
Г 58 5/3
т. II ев
Б.Ф.
I

ИСТОРІЯ
ТОРГОВЛИ и ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Выпускъ VIII.

ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

РЕДАКЦІЯ ИЗДАНІЯ:
С.-Петербургъ, Пушкинская, 10.
1913.

Вышли въ свѣтъ и поступили въ продажу

выпуски изданія „Исторія Торговли и Промышленности въ Россіи," выходящаго при ближайшемъ участіи Предсѣдателя Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, Члена Государственнаго Совѣта Н. С. АВДАКОВА.

Выпускъ I.	Исторія торговли въ Россіи съ древнѣйшихъ временъ до Петра Великаго	1 р. — к.
Выпускъ II.	Кредитныя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ III.	Биржи, совѣщательныя организаціи и другія торговыя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ IV.	Страховыя учрежденія	— „ 70 „
Выпускъ V.	Исторія торговли въ Россіи съ Петра Великаго до настоящаго времени	1 „ — „
Выпускъ VI.	Обзоръ торговли въ Россіи по отдѣльнымъ ея отраслямъ. Русскія торговыя фирмы (историческіе очерки)	— „ 70 „
Выпускъ VII.	Желѣзныя дороги	1 „ — „
Выпускъ VIII.	Внутренніе водные пути	1 „ — „
Выпускъ IX.	Торговое мореплаваніе	1 „ — „

Отдѣльные оттиски:

Историческій очеркъ развитія торговыхъ учрежденій въ Россіи (2-ой, 3-ій и 4-ый выпуски)	1 „ 80 „
Историческій очеркъ развитія Путей Сообщенія въ Россіи (7-ой, 8-ой и 9-ый выпуски)	2 „ 50 „
Историческій очеркъ развитія Путей Сообщенія въ Россіи на слоновой бумагѣ, съ приложеніемъ многочисленныхъ иллюстрацій на отдѣльныхъ вкладныхъ листахъ мѣловой бумаги (исполненіе Т-ва Голике и Вильборгъ), въ тисненномъ золотомъ переплетѣ	5 „ 50 „

Съ требованіями просятъ обращаться въ Редакцію изданія „Исторія Торговли и Промышленности въ Россіи" С.-Петербургъ, Пушкинская 10, кв. 129.

Пересылка принимается на счетъ редакціи. Иногороднимъ высылка можетъ быть произведена и наложеннымъ платежомъ съ прибавленіемъ расходовъ по наложенному платежу.

Редакторъ П. Спасскій.

Путь къ
р. Деснѣ,
же рѣками
Святослава
олгарію. На
ское, кото-
торговыя
ают нѣко-
лѣтописецъ
великъ и
идоша на
доша жито

основанія
по Волгѣ
али ѣздить
князья и
направились
езъ 25 лѣтъ
скопилось
а отдѣльная
болѣе непо-
й Ордѣ цар-
татарскаго
путемъ для
и русскимъ
шли въ то
ыки, кожи,
и. Въ Рос-
мчугъ, ору-

мъ нашихъ
лавали суда
й, которыхъ
мъ „бессер-

въ то время
ь (при устьѣ
на и Н-Нов-
ствовала (въ
сь торговля
арку пріѣз-
кіе. Н.-Нов-

ТАк неб
Шифр. 37.31

Внутренніе водные пути.

Волжскій бассейнъ.

Рѣка Волга съ древнѣйшихъ временъ была главнымъ торговымъ путемъ, по которому двигались естественныя богатства обширной страны и продукты народнаго труда.

Еще въ доисторическія времена по Волгѣ производилась, такъ называемая, арабско-европейская торговля, расцвѣтъ которой падаетъ на VIII и IX в.в. Торговый путь шелъ по р.р. Волгѣ, Тверцѣ, Мстѣ, Волхову, Балтійскому морю. О существованіи этой торговли свидѣтельствуютъ указанія арабскихъ историковъ, а также многочисленные клады арабскихъ монетъ VIII—IX в., находимые въ Прибалтійскихъ губ., Сѣверной Германіи и островѣ Готландѣ.

Средоточіемъ арабско-европейской торговли сдѣлался Итиль, столица хозарскаго царства—расположенный на устьѣ Волги, близъ нынѣшней Астрахани.

Въ этой торговлѣ принимали участіе также и русскіе. По свидѣтельству арабскихъ историковъ русская колонія въ Итилѣ была столь обширна, что для русскихъ у хозаръ имѣлся особый судья; однако, врядъ ли, торговыя сношенія русскихъ съ хозарами отличались особымъ оживленіемъ по причинѣ постоянныхъ военныхъ столкновеній между ними.

Еще Олегъ неоднократно дѣлалъ набѣги на хозаръ, а Святославъ окончательно разгромилъ ихъ. Въ XI вѣкѣ у русскихъ лѣтописцевъ прекращаются о хозарахъ какія либо свѣдѣнія, а также неизвѣстно, существовала ли послѣ этого арабско-европейская торговля и въ какихъ размѣрахъ.

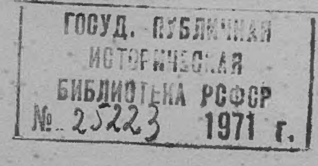
Въ началѣ X вѣка на Волгѣ пониже устья р. Камы основывается другой важный торговый пунктъ, именно Болгаръ-Великій, развалины котораго сохранились до сихъ поръ. Въ этомъ городѣ происходила обширная и богатая ярмарка, перенесенная впослѣдствіи въ Казань, а еще позднѣе въ Макарьевъ и Н.-Новгородъ.

О торговыхъ сношеніяхъ русскихъ съ камскими болгарами говорятъ, какъ арабскіе историки, такъ и русскіе лѣтописцы. Такъ согласно лѣтописи, Владиміръ Святой уже въ 1006 г. заключилъ съ камскими болгарами торговый договоръ. Путь къ болгарамъ изъ Южной Руси лежалъ по р. Деснѣ, затѣмъ волокомъ до р. Оки и отсюда уже рѣками Окой и Волгой. Имъ ходили дружины Святослава и Владиміра въ своихъ походахъ на Болгарію. На этомъ пути лежало княжество Суздальское, которое также поддерживало съ болгарами торговыя сношенія, о чемъ неоднократно упоминаютъ нѣкоторые лѣтописцы. Напримѣръ одинъ лѣтописецъ повѣствуетъ: въ 1029 г. „бѣ мятежъ великъ и голодъ во всей странѣ (суздальской) и идоша на Волгу вси людіе въ Болгары и приведоша жито и тако ожиша“.

Со времени татарскаго нашествія и основанія ими столицы Сарая торговое движеніе по Волгѣ еще больше оживляется. По Волгѣ стали ѣздить въ Орду на поклоненіе ханамъ русскіе князья и ихъ посольства; вслѣдъ за ними туда направились русскіе торговцы и ремесленники. Уже черезъ 25 лѣтъ послѣ нашествія Батыя русскихъ въ Ордѣ скопилось такъ много, что для нихъ была основана отдѣльная Сарайская епархія (въ 1265 г.). Въ еще болѣе непосредственныя сношенія стало къ Золотой Ордѣ царство Болгарское. Вообще во времена татарскаго владычества Волга стала естественнымъ путемъ для сношеній Орды съ ея верховыми улусами русскимъ и болгарскимъ. Изъ Россія по Волгѣ шли въ то время мѣха, медъ, воскъ, моржовые клыки, кожи, льняныя издѣлія, а также и невольники. Въ Россію же поступали—соль, пряности, жемчугъ, оружіе, лошади и проч.

По Волгѣ въ то время по сказаніямъ нашихъ лѣтописцевъ въ большомъ количествѣ плавали суда армянъ, татаръ и другихъ народностей, которыхъ лѣтописцы называютъ общимъ именемъ „бессерменъ“.

Изъ русскихъ городовъ на Волгѣ въ то время пріобрѣтаютъ значеніе: Холопій городокъ (при устьѣ р. Мологи), Ярославль, Кострома, Балахна и Н-Новгородъ. Въ Холопьемъ городкѣ существовала (въ XIII—XIV в.) ярмарка, гдѣ производилась торговля хлѣбомъ и азіатскими товарами; на ярмарку пріѣзжали купцы русскіе, татарскіе и армянскіе. Н.-Нов-



городъ сталъ возвышаться съ XIV в. и скоро сдѣлался центральнымъ пунктомъ для сношеній русскихъ съ восточными купцами. Татары продавали здѣсь степные и азіатскіе товары; покупщиками являлись, главнымъ образомъ, новгородцы, сбывавшіе ихъ преимущественно ганзейцамъ.

Нижегородское княжество или такъ называемая низовая земля была крайнимъ русскимъ владѣніемъ на Волгѣ. Ниже устья р. Суры оба берега занимали мордва и черемисы. На устьѣ Камы обитали по прежнему камскіе болгары, которые послѣ раззоренія ихъ Батыемъ скоро оправились и принимали дѣятельное участіе въ торговлѣ.

Въ XIV и XV в. отъ Золотой Орды отдѣлились самостоятельныя царства Казанское и Астраханское. Казанское царство съ главнымъ городомъ Казанью возникло на мѣстѣ Болгаріи, при чемъ болгары слились съ пришельцами, чему не мало способствовало ихъ единовѣріе, такъ какъ тѣ и другіе были магометанами. По своемъ основаніи Казань унаслѣдовала древнюю болгарскую торговлю; здѣсь возникла ярмарка (начинавшаяся 24 іюня), которая стала играть ту же роль, какъ и прежняя болгарская ярмарка.

Астрахань, главный городъ Астраханскаго царства, основана недалеко отъ нѣкогда существовавшей столицы Хозаріи—Итиля. Въ Астрахани русскіе покупали преимущественно соль и лошадей, черезъ этотъ же городъ производились торговыя сношенія русскихъ съ городами внутренней Азіи и даже съ Индіей.

Вообще во времена татарскаго владычества торговое движеніе по Волгѣ не только не уменьшилось, но напротивъ очень сильно возросло. Судоходство, однако, въ то время было далеко не безопасно, такъ какъ параллельно съ его развитіемъ увеличивались и разбои. Разбойники состояли, главнымъ образомъ, изъ новгородской вольницы, къ которымъ стали впослѣдствіи приставать многіе московскіе бѣглые люди. Разбойники назывались «укшуйниками» отъ слова «укшуй» т. е. лодка. Нерѣдко укшуйники производили набѣги и на города: такъ въ 1367 г. они взяли и разграбили болгарскій городъ Жукотинъ на р. Камѣ, въ 1375 г. разграбили города Кострому и Нижній-Новгородъ. Шайки укшуйниковъ очевидно были очень значительны: такъ въ набѣгѣ на Жукотинъ участвовало 200 лодокъ, вмѣщавшихъ по 50 человѣкъ каждая.

Въ 1552 г. пала Казань, а въ 1556 г.—Астрахань и русскому вліянію открылась вся Волга отъ истока до устья; вмѣстѣ съ тѣмъ русскимъ людямъ открылся свободный путь въ Прикаспійскіе и Закаспійскіе края, торговыя сношенія съ которыми начали особенно сильно интересовать Московское царство. Уже въ первые годы послѣ покоренія Казани и Астрахани къ Іоанну Грозному явились послы отъ Хивинскаго, Бухарскаго и Самаркандскаго властителей, которые просили царскаго покровительства для своихъ купцовъ. Центромъ торговыхъ сношеній съ азіатскими народами сдѣлалась Астрахань, которая быстро стала наполняться торговцами многочисленныхъ національностей востока и запада.

Сообщеніе Москвы съ поволжскими городами производилось по двумъ путямъ: по Москвѣ рѣкѣ до Коломны и далѣе Окою, или же сухопутьемъ до Ярославля. На Волгѣ въ то время важнѣйшими торговыми пристанями считались: Ярославль, Кострома, Кинешма, Н-Новгородъ, Макарьевъ, Василь-Сурскъ, Чебоксары, Свіяжскъ, Казань; за Казанью берега Волги вплоть до самой Астрахани были совершенно пустынны. Въ XVII в. на этомъ длинномъ пространствѣ существовали лишь города: Саратовъ, Самара и Черный Яръ, позже построенъ Симбирскъ. Несмотря на это по Волгѣ постоянно плавали суда, поддерживающія сношенія между Н-Новгородомъ и Астраханью.

Въ видахъ безопасности суда ходили караванами въ сопровожденіи отряда стрѣльцовъ, находившихся на переднемъ суднѣ, которое снабжалось орудіями. Начальникъ стрѣльцовъ въ то же время считался начальникомъ всего каравана. Караваны между Н.-Новгородомъ и Астраханью дѣлали ежегодно только по одному рейсу. Весною въ Нижнемъ скоплялось большое количество судовъ, груженныхъ или въ самомъ Нижнемъ или же приплывшихъ съ товарами изъ Москвы, Ярославля, Костромы. Уже при Іоаннѣ IV такіе караваны заключали въ себѣ 500—600 большихъ судовъ. Съ этимъ караваномъ обыкновенно плыло посольство въ Персію. Караванъ приходилъ въ Астрахань обыкновенно въ срединѣ лѣта.

Въ послѣднихъ числахъ іюля отправлялся изъ Астрахани караванъ низовый, также въ сопровожденіи стрѣльцовъ. Караванъ дѣлалъ въ день не болѣе 20 верстъ и приходилъ въ Нижній глубокой

осенью, гдѣ обыкновенно и оставался на зимовку, а товары при установленіи зимняго пути развозились на саняхъ. Кромѣ этихъ каравановъ по Волгѣ плавали также и отдѣльныя суда.

Изъ судовъ, плававшихъ въ то время по Волгѣ болѣе извѣстны насады или струги. Въ срединѣ XVII в. струги на Волгѣ строились длиною до 18 саж. при чемъ большой стругъ при полной нагрузкѣ имѣлъ осадку 12 четвертей. Помимо насадъ на Волгѣ плавали дощаники, кладныя, каюки, ладьи и проч. Строились суда обыкновенно въ Казани и Н-Новгородѣ. Въ 1703 году голландецъ Де-Бруйнъ засталъ у обоихъ городовъ обширныя верфи; въ Казани было 40 судовъ готовыхъ къ спуску изъ числа 380 строившихся судовъ.



Хлѣбный стругъ и паромъ на Волгѣ.

Случайно волжскимъ водамъ приходилось носить на себѣ и морскіе суда. Такъ въ 1636 г. въ Н.-Новгородѣ былъ выстроенъ корабль „Фридрикъ“ для плаванія по Каспійскому морю. Онъ построенъ былъ русскими плотниками, имѣлъ 120 фут. длины; для парусовъ имѣлъ три мачты, на случай безвѣтрія приспособленія для плаванія на 24 корабельныхъ веслахъ. Корабль этотъ отплылъ изъ Нижняго-Новгорода 30 іюля 1636 года, при чемъ на немъ ѣхало голштинское посольство командированное для установленія торговыхъ сношеній съ Персіей; въ составѣ этого посольства находился знаменитый ученый Адамъ Олеарій, оставившій намъ живописное описаніе своего путешествія. За первые 4 дня по отвалѣ изъ Нижняго-Новгорода корабль проплылъ не свыше 12 верстъ, такъ какъ при глубокой осадкѣ „Фридрику“ пришлось долго биться на перекатахъ, въ особенности на извѣстномъ и въ настоящее время перекатѣ „Телячій бродъ“. 5-го августа проплыли мимо Василь-Сурска, 13-го августа были въ Казани, а 15-го сентября прибыли наконецъ въ Астрахань.

30 лѣтъ спустя именно въ 1669 г. на Волгѣ появился другой морской корабль „Орелъ“, построенный голландскими мастерами въ с. Дѣдновѣ Касимовскаго у., предназначенный для плаванія по Каспійскому морю въ цѣляхъ борьбы съ разбойниками. Какъ „Фридрикъ“ такъ и „Орелъ“ погибли безславной смертью. „Фридрикъ“ 15 ноября 1636 г. потерпѣлъ аварію у западныхъ береговъ Каспійскаго моря, не проплававъ и 4 мѣсяцевъ, а „Орелъ“ сожженъ въ Астрахани Стенькой Разинымъ въ 1670 году.

Изъ описанія плаванія „Фридрика“, составленнаго Олеаріемъ видно, что уже и въ ту пору на Волгѣ было много перекатовъ, составлявшихъ важное препятствіе для судоходства. Еще большимъ препятствіемъ служили разбои низовой вольницы, нападавшей не только на одиночныя суда, но и на цѣлые караваны. Такъ при Михаилѣ Феодоровичѣ разбойники истребили около Чернаго Яра весь караванъ шедшій въ Астрахань *).

Петръ Великій, основавъ С.-Петербургъ и открывъ Вышневолоцкую систему каналовъ, далъ свободный выходъ волжскимъ грузамъ къ Балтійскому морю и вмѣстѣ съ тѣмъ обширный потребительный рынокъ въ лицѣ вновь основанной столицы.

Несмотря на это особеннаго прогресса въ дѣлѣ развитія судоходства вплоть до начала XIX вѣка не замѣчается. Количество судовъ, плававшихъ въ то время по Волгѣ, возрастало очень медленно; средства передвиженія остались все тѣ же; самая конструкція судовъ почти не измѣнялась, хотя Петръ Великій и его ближайшіе преемники прилагали немало заботъ къ улучшенію рѣчного судоходства и судостроенія. Такъ въ 1709 г. повелѣно было для хода внизъ къ Астрахани суда строить

*) Грабежи на Волгѣ продолжались чуть ли не до средины XIX столѣтія, хотя разбойники стали значительно поскромнѣе и уже не кричали „сарынь на кичку“, какъ бывало раньше, а тихо подплывали глубокой ночью къ стоящимъ на якорѣ судамъ и, приказавъ бурлакамъ подъ угрозою смерти ложиться на палубѣ внизъ лицомъ, отправлялись въ каюту водолива (завѣдующаго судномъ), гдѣ 25—50 руб. обыкновенно улаживали дѣло. Чтобы избавиться отъ разбойниковъ, Правительство завело гардкотныя роты, которыя были раздѣлены на мелкіе отряды подъ командою унтеръ офицера. Эти „гардкоты“ оставили по себѣ самую скверную память у судоходцевъ, такъ какъ занимались вымогательствомъ нисколько не меньше разбойниковъ и при томъ на „законномъ основаніи“. Въ 50-хъ годахъ всѣ они были упразднены.

морскія, чтобы они годились, какъ на рѣкѣ, такъ и на морѣ и конопатить ихъ, а не дѣлать только на скобкахъ, какъ это практиковалось ранѣе.

Въ 1728 г. издано новое положеніе, опредѣлявшее какія суда и на какихъ рѣкахъ нужно строить. Относительно волжскихъ судовъ въ этомъ положеніи упоминаются эверсы и романовки, которыя дѣлались для хода, какъ на рѣкѣ, такъ и на морѣ. Въ 1748 г. велѣно было для судовъ употреблять доски пильныя, а не топорныя. Послѣ изданія этого повелѣнія въ теченіи всего XVIII вѣка не издавалось новыхъ законовъ относительно волжскаго судоходства. Да и тѣ законы, которые были изданы исполнялись мало: судопромышленники строили суда, какія они находили удобнѣе, нисколько не справляясь съ изданными на этотъ предметъ постановленіями.

Адамъ Олеарій, отплывшій съ Голштинскимъ посольствомъ въ Персію на кораблѣ изъ Нижняго-Новгорода 30 іюля 1636 г. и достигшій Астрахани только 15 сентября; протоіерей о. Скопинъ, выѣхавшій на дощаникѣ изъ Астрахани 10 іюля 1797 г. и прибывшій въ г. Саратовъ только на 14-й день—раздѣляемые столѣтіями по времени путешествія, почти въ одинаковыхъ выраженіяхъ описываютъ утомительную медлительность пути, плохое устройство судовъ и прочія невзгоды, ими перенесенныя.

Жизнь однако дѣлала свое дѣло: благодаря постепенному увеличенію народонаселенія въ Поволжьѣ, общему распространенію торговыхъ операцій и быстрому развитію въ низовьяхъ Волги соляного, рыбнаго и другихъ промысловъ, волжское судоходство съ началомъ XIX столѣтія принимаетъ внушительные размѣры, а типы судовъ становятся прочнѣе, солиднѣе и болѣе надежными въ плаваніи. Самый ходъ дѣла, несмотря на прирожденную русскимъ людямъ косность, заставлялъ судовладѣльцевъ отрѣшаться отъ неудобныхъ судовъ. Уже одно только увеличеніе количества грузовъ вынудило судовладѣльцевъ отказаться отъ преимущественнаго употребленія для передвиженія послѣднихъ разноименныхъ простой конструкціи судовъ въ родѣ насадъ, стругъ, кладныхъ, шитиковъ и пр. и перейти къ судамъ болѣе обширнаго размѣра, могущихъ поднять сразу нѣсколько десятковъ тысячъ пудовъ. Появляются мокшаны, расшивы и другія суда, самая грузоподъемность, которыхъ требовала особенной прочности и добротности матеріаловъ при постройкѣ.

О количествѣ судовъ, плававшихъ на Волгѣ въ концѣ XVIII и началѣ XIX вѣка статистическихъ свѣдѣній не имѣется. Самыя раннія данныя относятся къ 1835 году, когда въ одномъ Рыбинскѣ грузилось и выгружалось 7500 судовъ; во всемъ же волжскомъ бассейнѣ ихъ грузилось 31.047, кромѣ того 2.767 лѣсныхъ гонокъ (судовъ груженныхъ лѣсными матеріалами).

Двигались эти суда при сплавѣ внизъ по рѣкѣ исключительно силою теченія воды, впрочемъ, нѣкоторыя пользовались при попутномъ вѣтрѣ и парусомъ. Для управленія сплавныхъ, такъ же какъ и нынѣ, пользовались рулемъ и рысковымъ якоремъ. Путь по всей Волгѣ обыкновенно совершали въ 43 дня, причемъ отъ Твери до Рыбинска плыли 5 дней, отъ Рыбинска до Нижняго-Новгорода 8 дней и далѣе до Астрахани 30 дней.

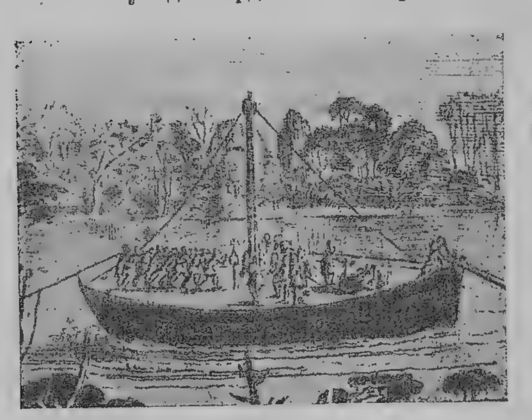
Вверхъ суда поднимались слѣдующими способами: во 1) на веслахъ; этотъ способъ самый древній имѣлъ примѣненіе только къ небольшимъ судамъ, поднимающимъ небольшое количество груза и на недалекое разстояніе; во 2) на парусахъ; суда, двигавшіяся такимъ образомъ, строились подъемною силой отъ 6 до 25 тысячъ пудовъ и на нихъ ставилось отъ 40 до 50 человѣкъ на каждые 10 тыс. пудовъ груза (законъ обязывалъ имѣть по три работника на каждые 900 пудовъ груза); про скорость этихъ судовъ сказать что-либо положительное трудно, такъ какъ она зависѣла отъ попутнаго вѣтра; въ 3) суда шли бечевою или лямкою; такимъ путемъ двигались: расшивы, мокшаны, досчаники, тихвинки и др.; тяга производилась бурлаками и отчасти лошадьми. Сотни тысячъ людей кормились бурлацкою лямкою. Количество бурлаковъ на болѣе мелкихъ судахъ колебалось отъ 20 до 100; на большихъ расшивахъ оно доходило до 300. Путь отъ Астрахани до Нижняго совершался въ 2—3 мѣсяца, отъ Нижняго до Рыбинска въ 3 недѣли и далѣе до Твери въ 18 дней. Бурлаки раздѣлялись на „смѣны", которыя чередовались по извѣстнымъ опредѣленнымъ для всѣхъ мѣстамъ, называемымъ „перемѣнами"; протяженіе между „перемѣнами" колебалось отъ 10 до 20 верстъ, въ зависимости отъ плеса и теченія воды. Шли бурлаки только днемъ, впрочемъ, на нѣкоторыхъ судахъ существовали вторыя артели, такія суда шли непрерывно; фрахтъ на нихъ былъ почти вдвое больше.

Всѣ суда обыкновенно старались вести вверхъ весною т. е. до спада воды, такъ какъ и въ ту пору мелководіе на Волгѣ давало себя чувствовать не меньше, если не больше чѣмъ теперь: достовѣрно извѣстно, напр., что на Густомѣсовскомъ перекатѣ въ промежутокъ времени 1824—36 г. глубина въ срединѣ

лѣта часто доходила до 3 чет., чего теперь, благодаря расчисткамъ перекатовъ, совершенно не бываетъ. Не мудрено поэтому, что судовладѣльцы торопились вывести свои суда къ Рыбинску заблаговременно. На перекатахъ низкую воду заставали только коноводки (см. ниже), которымъ и приходилось ее испытывать.

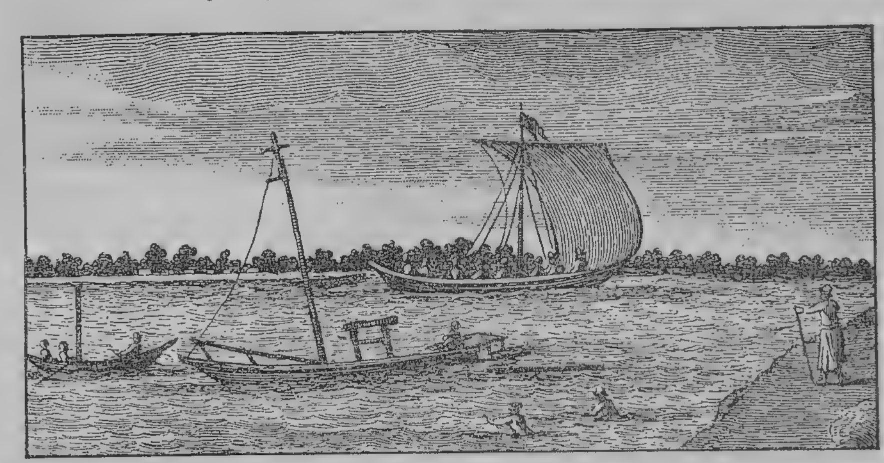
Обстановка фарватера на Волгѣ началась въ пятидесятыхъ годахъ. Предостерегательными знаками въ то время служили: поплавки, бочки, послѣ нихъ появились бакены, состоявшіе изъ тальниковыхъ конусовъ. Освѣщеніе предостерегательныхъ знаковъ началось въ 1867 г. съ изданіемъ правилъ для плаванія по р.р. Волгѣ и Камѣ. Въ 1874 г. обстановка производилась только на Волгѣ отъ Рыбинска до Астрахани. Въ промежутокъ времени 74—84 г. заведена обстановка на р.р. Окѣ, Камѣ, Вяткѣ, Бѣлой Сурѣ.

Въ началѣ XIX вѣка на Волгѣ появились коноводки, или конныя машины. Изобрѣтены онѣ были еще въ XVIII вѣкѣ знаменитымъ русскимъ механикомъ-самоучкой Кулибинымъ, но изобрѣтеніе это постигла судьба многихъ русскихъ изобрѣтеній: привиллегію на него Кулибинъ не взялъ и оно не было приложено къ дѣлу. Въ 1814 году нѣкто Пуа-де-Бердъ взялъ привиллегію на изобрѣтенное имъ особое машинное судно. Машина Пуаде-Берда на Волгѣ однако не привилась въ виду того, что уже 23 мая 1819 года крестьянинъ Сутыринъ получилъ привиллегію на коноводное судно болѣе имъ усовершенствованное, чѣмъ Пуа-де-Бердовское и стоившее въ тоже время въ десять разъ дешевле. Машина Пуа-де-Берда стоила 5 тыс. руб., а Сутыринская только 500 руб. Почти одновременно съ Сутыринымъ именно въ іюнѣ 1818 года корабельный мастеръ Томасъ Реби взялъ привиллегію тоже на конномашинное судно, а въ 1828 году выдана привиллегія на подобное же судно англичанину В. Фокъ.



Стругъ на Волгѣ, идущій бечевой.

Коноводныя машины въ тѣ времена исполняли роль буксирныхъ пароходовъ. Коноводная машина забуксировывала 4—5 подчалковъ съ грузомъ до 50 тыс. пудовъ въ каждомъ и поднимала ихъ вверхъ, посредствомъ ворота, устроеннаго на самомъ суднѣ и приводимаго въ движеніе лошадьми. Впереди судна завозился якорь, къ которому привязывался длинный канатъ, прикрѣпленный другимъ концомъ къ вороту на суднѣ. Когда канатъ выбирался весь, то завозили и клали новый якорь, вынимая тѣмъ временемъ старый; затѣмъ повторялась та же процедура. На каждомъ узкомъ и извилистомъ мѣстѣ рѣки караванъ бѣдствовалъ, благодаря своей неповоротливости. Легко представить себѣ, какъ медленно при такихъ условіяхъ подвигалось впередъ судно: болѣе 20—30 верстъ въ сутки караванъ былъ сдѣлать не въ состояніи, количество груза было впрочемъ довольно значительно и доходило до 250 тыс. пудовъ. Коноводныя машины ходили, главнымъ образомъ, между Царицыномъ и Нижнимъ-Новгородомъ, строились онѣ преимущественно на Камѣ. Въ 50-хъ годахъ на Волгѣ появились кабестаны, суда вродѣ коноводокъ, съ той лишь разницей, что вмѣсто ворота на нихъ былъ желѣзный валъ, приводимый въ движеніе паровой машиной. Были также попытки замѣнить лошадиную силу теченіемъ рѣки, для чего на суднѣ ставилось огромное подливное колесо, соединяемое съ воротомъ посредствомъ системы зубчатыхъ колесъ, но способъ этотъ не привился за недостаточностью силы теченія. Коноводныхъ машинъ было въ дѣйствіи на Волгѣ въ 1836 г.—35, а черезъ десять лѣтъ число ихъ увеличилось до 200. Къ 1856 г. число ихъ уменьшилось на половину, а къ навигаціи 1871 г. осталось только три.



Суда на Волгѣ. Изъ пут. де-Брюинъ.

Пассажирскаго движенія по Волгѣ въ то время не существовало; въ виду крайней медленности су-

довъ поднимающихся кверху, не было смысла ѣздить на нихъ; сплавныя суда правда шли нѣсколько быстрѣе, но и на нихъ ѣздили только случайные пассажиры.

Пароходы были изобрѣтены англичаниномъ Фультономъ, который въ 1807 г. продемонстрировалъ на Сенѣ передъ Наполеономъ свой первый пароходъ.

Учрежденіемъ пароходства въ Россіи мы обязаны извѣстному петербургскому заводчику Карлу Берду. Лѣтомъ 1815 г. онъ поставилъ балансирную машину Уатта въ 4 силы на простую тихвинку и послѣ нѣсколькихъ опытовъ на Невѣ рѣшилъ испытать плаваніе на пароходѣ въ Кронштадтъ, что и совершилъ 3 ноября 1815 года, употребивъ на путь отъ Петербурга до Кронштадта $2^3/_4$ часа времени, т. е. по $8^3/_4$ версты въ часъ. Судно это Бердъ называлъ „стимботомъ»; названіе «пароходъ» впервые было употреблено адмираломъ Рикордомъ при описаніи этого путешествія въ статьѣ, помѣщенной въ № 46 газеты „Сынъ Отечества" за этотъ годъ. Въ 1816 г. Бердъ построилъ на своемъ заводѣ второй пароходъ и сталъ перевозить пассажировъ между Петербургомъ и Кронштадтомъ. 9 іюня 1817 г. Берду была дана привиллегія на исключительное право постройки пароходовъ въ Россіи въ теченіи десяти лѣтъ, но привиллегіей этой онъ почти не воспользовался.



Корабль Фридрикъ. Гол. грав. середины XVII ст. Изъ пут. Олеарія.

Точныхъ свѣдѣній о появленіи перваго парохода на Волгѣ нѣтъ. Существуютъ указанія, что еще въ 1816 г. заводчикъ Всеволодъ Андреевичъ Всеволожскій ѣхалъ изъ Перми Камой и Волгой до Казани на пароходѣ, построенномъ на его пожевскомъ заводѣ. Достовѣрно извѣстно, что Всеволожскій въ 1817 году построилъ на томъ же пожевскомъ заводѣ по проекту и подъ наблюденіемъ горнаго инженера Соболевскаго два парохода въ 6 и 36 силъ. На этихъ пароходахъ владѣлецъ ихъ доѣхалъ съ семьей до Казани, откуда они были отправлены обратно, но до Пожвы не дошли, а зазимовали на Камѣ, противъ с. Тихихъ Горъ. Команда по неопытности поставила пароходы на зимовку на мелкомъ мѣстѣ, почему ихъ днища примерзли, а весной 1818 года пароходы были срѣзаны льдомъ, послѣ чего ихъ разобрали, а машины отправили въ Пожву, гдѣ имъ дали другое назначеніе. Въ слѣдующемъ 1819 году Всеволожскій, войдя въ сношенія съ Бердомъ, построилъ на своемъ заводѣ еще одинъ пароходъ, который былъ готовъ въ 1821 году. Въ томъ же году пароходъ этотъ совершилъ рейсъ въ Рыбинскъ, гдѣ онъ такъ же былъ разобранъ, какъ его старшіе братья, погибшіе столь безславной смертью. Повидимому Всеволожскій не придавалъ большого значенія пароходамъ и они служили для него не дѣломъ, а забавой. Съ промышленной цѣлью пароходы появились нѣсколько позже.

Бердъ, получивъ привиллегію на учрежденіе пароходства по всѣмъ русскимъ рѣкамъ приступилъ къ постройкѣ нѣсколькихъ пароходовъ и составилъ для этой цѣли компанію, которая, однако, скоро рушилась. Въ числѣ ея участниковъ былъ помѣщикъ Ярославской губ. Дмитрій Петровичъ Евреиновъ, который не оставилъ предпринятаго дѣла и пріобрѣлъ отъ Берда его права на учрежденіе пароходства по Волгѣ, а также машины съ недостроенныхъ Бердомъ пароходовъ. Первый пароходъ Евреинова появился въ 1820 г., назывался «Волга» имѣлъ длины 84 фута, ширины 21 футъ при двухъ машинахъ въ 30 силъ каждая съ гребными колесами и кабестаномъ. Постройка парохода обошлась Евреинову въ 100 т. руб. Первый опытъ надъ его дѣйствіемъ произведенъ на р. Мологѣ 29 апр. 1820 г. На пароходъ никто не рѣшался взойти, а потому онъ первоначально отвалилъ съ однимъ машинистомъ и крѣпостнымъ человѣкомъ Евреинова— Николаемъ Ивановымъ. Пароходъ этотъ былъ наз-

наченъ для рейсовъ между Н.-Новгородомъ и Астраханью. Впослѣдствіи Евреиновъ построилъ еще 4 (или 2) парохода съ машинами завода Берда въ 16 и 30 силъ для буксировки судовъ между Рыбинскомъ и Н.-Новгородомъ. Въ 1823 г. образована пароходная компанія, въ составъ учредителей которой вошелъ и Евреиновъ (кромѣ его вошли—гр. Воронцовъ, Комаровскій, Несельроде и Уваровъ), которой указомъ 17 окт. 1823 г. дарована привиллегія на 15 лѣтъ на учрежденіе пароходства по Волгѣ, Камѣ и Каспійскому морю. Однако и эта компанія скоро рушилась, вслѣдствіе недостаточнаго числа лицъ, подписавшихся на полученіе акцій пароходства.

Крайне неуспѣшно шли дѣла также и у самого Евреинова. Съ 1824 г. пароходство между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ было прекращено; машины съ двухъ 16 сильныхъ пароходовъ были поставлены на одинъ пароходъ, который былъ переведенъ на нижнее теченіе Волги. Скоро всѣ пароходы Евреинова перешли въ другія руки, а самъ онъ, потративъ на дѣло все свое состояніе, раззорился. Къ 1832 г. изъ Евреиновскихъ пароходовъ уцѣлѣло только 2; участь остальныхъ неизвѣстна.

Неудачи Евреинова приписываются новизнѣ дѣла и полному неумѣнію строить пароходы. Для Волги уже въ тѣ времена, отличавшейся мелководьемъ, совершенно не годились пароходы построенные Евреиновымъ: они были килевые, благодаря чему глубоко сидѣли въ водѣ, а груза брали мало, имѣли крайне слабыя машины и ходили необычайно тихо. Жгли много и вынуждены были поэтому брать съ собою много дровъ и притомъ на весь свой путь, такъ какъ предпринимателю не было разсчета при маломъ числѣ пароходовъ устраивать отдѣльные склады дровъ. Къ тому же при появленіи пароходовъ жители отнеслись къ нимъ съ какимъ-то суевѣрнымъ страхомъ: „ишь чертова росшива" говорили одни, „грѣшно товаръ вести на этой посудинѣ съ печкой" повторяли другіе. Противъ пароходовъ говорилось и то, что они уничтожаютъ много дровъ, пугаютъ рыбу, отнимаютъ хлѣбъ у бурлаковъ. Неудача Евреинова нанесла тяжелый ударъ пароходному дѣлу на Волгѣ и надолго отбила охоту у предпринимателей заниматься этимъ дѣломъ.

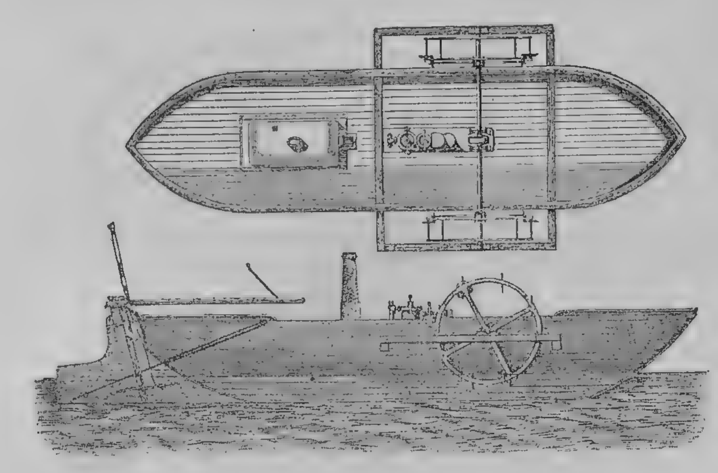
До 1846 г. т. е. до фактическаго открытія дѣйствій Пароходнаго Общества по Волгѣ, на Волгѣ появилось только пять или шесть новыхъ пароходовъ. Въ 1826 г. устроенъ генераломъ Шепелевымъ пароходъ для разъѣздовъ по Окѣ; въ 1834 году былъ построенъ помѣщикомъ Сомовымъ въ Нижнемъ пароходъ „Выкса"—первый всецѣлосрускій пароходъ; въ 1836 году явился еще пароходъ астраханскаго армянина. Всѣ эти пароходы были не лучше Евреиновскихъ. Въ 1842 году появился пароходъ «Соколъ», принадлежащій полковнику Соколовскому. Пароходъ былъ прекрасно отдѣланъ, отличался по тому времени быстроходностью, совершая рейсъ отъ Нижняго до Астрахани въ 10 дней. Какая судьба постигла этотъ пароходъ неизвѣстно. Такимъ образомъ цѣлую четверть вѣка со времени своего возникновенія пароходство на Волгѣ не могло привиться и на него стали смотрѣть въ концѣ концовъ, какъ на неосуществимую затѣю.



Корабль Орелъ, Изъ пут. Стрюйса.

Между тѣмъ потребность въ улучшеніи способовъ перевозки десятковъ милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ возрастала все болѣе и болѣе. Насколько велика была эта потребность показываетъ офиціальная таблица о количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, прибывавшихъ къ г. Рыбинску—этому конечному пункту названныхъ грузовъ—въ серединѣ сороковыхъ годовъ: въ 1843 г. прибыло—24.839 т. пуд., въ 1844 г.—36.583 т. п., въ 1846 году—43.226 т. п. Для того чтобы составить себѣ понятіе объ общемъ движеніи грузовъ на Волгѣ къ вышеозначеннымъ цифрамъ надо прибавить: грузы идущіе отъ Нижняго въ Оку, грузы идущіе съ низовьевъ въ Каму, ярмарочные грузы, шедшіе изъ Москвы по р. Окѣ въ Н.-Новгородъ и проч. Общее количество волжскихъ

грузовъ въ серединѣ сороковыхъ годовъ можно опредѣлить приблизительно въ 70—80 милліоновъ пу-



Пароходъ „Елизавета", первый построенный въ Россіи. Строился на заводѣ Берда въ 1815 г., на немъ труба сложена изъ кирпича.

довъ. Фрахты, существовавшіе на Волгѣ въ то время были отъ Астрахани до Нижняго—35 коп., отъ Саратова до Рыбинска 20 коп. съ пуда. При изобиліи грузовъ и существовавшихъ въ то время высокихъ фрахтахъ устройство пароходства на Волгѣ обѣщало очень большія выгоды. Правда, къ этому присоединялись нѣкоторыя неблагопріятныя обстоятельства какъ то: недостаточное изученіе фарватера Волги и недостаточная выработанность нужнаго для Волги какъ типа судовъ, такъ и судоводителей; но уже въ то время вырабатывался изъ бурлаковъ, водоливовъ и другихъ лицъ кадръ опытныхъ волгарей, въ совершенствѣ знавшихъ фарватеръ рѣки, что же касается до конструкціи пароходовъ, то предприниматель имѣлъ передъ собой опытъ Евреинова и заграничныхъ пароходовладѣльцевъ, такъ какъ рѣчное пароходство въ то время тамъ получило уже довольно большое распространеніе. Въ общемъ условія для открытія волжскаго судоходства къ тому времени являлись вполнѣ благопріятными. Не доставало только иниціаторовъ. Таковые явились въ 1842 г. среди крупныхъ петербургскихъ капиталистовъ, рѣшившихъ основать „Пароходное Общество по Волгѣ"; этой группой былъ составленъ уставъ, который и представленъ для утвержденія Правительства.

Для предварительныхъ же распоряженій въ собраніи учредителей общества 30 сентября 1842 года были избраны трое директоровъ первой гильдіи купцы М. П. Кириловъ, Д. М. Полежаевъ и иностранный гость Д. И. Кейли. Первымъ изъ этихъ распоряженій было изслѣдованіе Волги, главнымъ образомъ въ участкѣ—Рыбинскъ—Самара, въ районѣ которыхъ предполагалось открыть предпріятіе. Для этой цѣли былъ приглашенъ голландскій инженеръ Рентгенъ, который произвелъ свою работу въ 1843 году. Изслѣдованія Рентгена дали совершенно положительные результаты. Утвержденіе устава общества однако нѣсколько замедлилось. Первоначально уставъ этотъ поступилъ на разсмотрѣніе Особаго Комитета при главномъ управленіи Путей Сообщенія. Здѣсь среди нѣкоторыхъ членовъ раздались голоса объ установленіи какъ бы правительственной опеки надъ обществомъ въ видѣ регулировки его тарифовъ, предлагали даже устроить казенный пароходъ, который бы служилъ образцомъ для частныхъ предпринимателей, въ виду неудачъ всѣхъ предыдущихъ пароходовъ. Противъ всѣхъ ограниченій однако возсталъ Главноуправляющій Путями Сообщенія, который полагалъ, что вновь открываемому Обществу должна быть предоставлена полная свобода, тѣмъ болѣе, что само оно не добивалось никакихъ монополій, вопреки многимъ другимъ предпринимателямъ, домогательства которыхъ однако правительствомъ всегда отклонялись.

7 сентября 1843 г. уставъ „Пароходнаго Общества по Волгѣ" былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ Императоромъ Николаемъ I. По этому уставу первоначально капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 225 тыс. руб. и раздѣленъ на 150 паевъ, а само Общество освобождено, какъ отъ всякихъ торговыхъ документовъ, такъ и отъ уплаты пошлинъ при выпискѣ матеріаловъ для себя изъ заграницы. Несмотря на такіе благопріятные результаты, на огромныя выгоды, которыя обѣщало предпріятіе, недовѣріе къ нему среди русскихъ хлѣботорговцевъ, болѣе всего заинтересованныхъ въ быстромъ доставленіи грузовъ съ Волги къ Петербургу, было еще очень велико. Съ трудомъ учредителямъ удалось собрать капиталъ, необходимый на первоначальные расходы и для взноса за первый пароходъ, заказанный учредителями Нидерландскому Пароходному Обществу, въ Роттердамѣ и то благодаря тому, что это Общество взяло для себя 50 паевъ, т. е. $^1/_3$ всего капитала компаніи. Какъ бы то ни было, но 15 мая 1846 г. новый пароходъ, названный „Волга", вышелъ на работу. День этотъ остался знаменательнымъ не только для «Пароходнаго Общества по Волгѣ», но и для всего волжскаго дѣла. Это уже не былъ опытъ болѣе или менѣе неудачный, послѣ котораго новое дѣло разрушилась или надолго замирало. Съ этого дня волжское пароходство стало развиваться гигантскими шагами и вскорѣ совершенно измѣнило всю прежнюю обстановку грузо

вого движенія по великой русской рѣкѣ. Опытъ «Пароходнаго Общества по Волгѣ» въ первую же навигацію оказался настолько удачнымъ, самое дѣло настолько назрѣвшимъ, что вскорѣ по почину этого общества стали учреждаться многія другія компаніи и товарищества. Такъ уже въ 1849 г. открыло свои дѣйствія Пароходное Общество «Меркурій» (впослѣдствіи «Кавказъ и Меркурій»), въ 1853 году «Самолетъ» (спеціально для пассажирскаго движенія), въ 1854 году «Дружина» (буксирное и товаро-буксирное), „Нептунъ“ (кабестанное и товаро-буксирное), въ 1864 г. товарищество „Лебедь“ (товаро-буксирное). Кромѣ этихъ пароходныхъ компаній на Волгѣ появилось очень много частныхъ предпринимателей, строившихъ пассажирскіе и буксирные пароходы. Многіе изъ нихъ, начавъ дѣло изъ ничего, упорнымъ трудомъ и энергіей создавали огромныя пароходныя предпріятія съ десятками пароходовъ и сотнями другихъ судовъ.

Въ 1847 г. на всѣхъ рѣкахъ волжскаго бассейна плавало всего 12 пароходовъ, черезъ 10 лѣтъ уже болѣе 100 (111), къ 1867 г. число ихъ равнялось—339, къ 1877—505. Въ 1885 г. статистика показываетъ на Волгѣ 766 пароходовъ, въ 1897 г.—1593 и наконецъ по послѣднимъ офиціальнымъ даннымъ (за 1906 г.) на Волгѣ работаетъ 2099 пароходовъ.

Конецъ XIX вѣка ознаменовался на Волгѣ постройкою большого количества пассажирскихъ двухъэтажныхъ пароходовъ, такъ называемыхъ американской системы, названныхъ такъ потому, что впервые пароходы подобнаго типа появились на американскихъ рѣкахъ. Иниціаторомъ этого нововведенія на Волгѣ былъ Альфонсъ Александровичъ Зевеке, который еще въ 1870 г. въ бытность свою управляющимъ Камско-Волжскимъ Пароходствомъ заказалъ въ Сормовѣ пароходъ американскаго типа въ 450 силъ, назвавъ его «Переворотомъ», такъ какъ по предположеніямъ этого дальновиднаго дѣятеля пароходы названнаго типа должны со временемъ произвести полный переворотъ на Волгѣ. По свойственной русскимъ людямъ косности однако предположенія А. А. Зевеке оправдались только черезъ два десятка лѣтъ. Наконецъ начало XX вѣка ознаменовалось появленіемъ на Волгѣ «теплоходовъ», т. е. судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія. Иниціатива въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ извѣстной фирмѣ Нобель. Эта фирма имѣетъ въ настоящее время на Волгѣ около десятка теплоходовъ, при чемъ одни изъ нихъ сами принимаютъ на себя грузъ, замѣняя прежнія паровыя баржи (носившія когда то названіе «Новинокъ»), другія буксируютъ за собою баржи, замѣняя прежніе буксирные пароходы. Въ навигацію 1911 г. на Волгѣ появился первый пассажирскій теплоходъ «Уралъ» съ колеснымъ двигателемъ, построенный Коломенскимъ заводомъ по заказу Акціонернаго Общества И. Любимовъ, а въ концѣ навигаціи 1911 г. вышелъ построенный тѣмъ же заводомъ теплоходъ «Бородино» съ винтовымъ двигателемъ по заказу Пароходнаго Общества «Кавказъ и Меркурій».

Въ навигацію 1912 года съ Коломенскаго завода по заказу О-ва „Кавказъ и Меркурій“ вышли уже 4 теплохода типа „Бородино“.

Всѣ эти теплоходы, какъ на пробѣ, такъ и въ теченіи навигаціоннаго плаванія дали вполнѣ благопріятные результаты: при одинаковой нагрузкѣ и скорости съ пароходами они сжигаютъ нефти въ 4 раза меньше, что при современной высокой цѣнѣ ея имѣетъ огромное значеніе.

Все это даетъ право надѣяться, что со временемъ пароходы замѣнятся теплоходами. Но, конечно, осуществится это не сразу. По крайней мѣрѣ, даже изъ крупныхъ пароходныхъ компаній только Общество „Кавказъ и Меркурій“ явилось такимъ смѣлымъ новаторомъ, другія же компаніи по отношенію къ теплоходамъ заняли выжидательное положеніе.

Количество паровыхъ судовъ по переписи 1906 г.*) на Волгѣ, какъ уже упоминалось равнялось 2099, изъ нихъ: пассажирскихъ 139, тов.-пас. 244, товарн. 22, буксиро-пас. 122, буксирн. 1392, туерн. 21, служебн. 156, паромовъ 3. Количество непаровыхъ судовъ въ 1906 г. равнялось 8445. Общая грузоподъемность волжскаго флота равнялась 537 мил. пуд.; изъ нихъ паровыя суда поднимали 10, непаровыя 527 мил. пуд.**) Изъ непаровыхъ судовъ на Волгѣ плаваютъ: баржи, барки, берлины, гусяны, бѣляны и проч.

*) Послѣднія официальныя данныя. Въ 1912 г. Мин. Пут. Сообщ. производило новую перепись. Результаты ея появятся въ печати не ранѣе конца 1913 г.

**) Со времени послѣдней переписи на Волгѣ построено свыше 4 т. судовъ разнаго типа, такъ что въ настоящее время грузоподъемность волжскаго флота значительно выше приведенной цифры.

Наибольшее значенiе имѣютъ баржи, какъ по своему количеству (4541), такъ въ особенности по своей грузоподъемности. Баржи появились на Волгѣ въ 60-хъ годахъ и благодаря своей большой грузоподъемности, легкости хода и прочности скоро вытѣснили прежнiя тупоносыя расшивы. Баржи строятся большею частью деревянныя; въ послѣднее время замѣтно однако стремленiе строить вмѣсто деревянныхъ—желѣзныя баржи, въ особенности для перевозки нефти, такъ какъ желѣзныя баржи имѣютъ крупныя преимущества передъ деревянными (большую грузоподъемность, легкость осадки, большую прочность, отсутствiе утечки). Число жел. бар. въ настоящее время доходитъ до 300. Самая большая баржа на Волгѣ „Императрица Елизавета" т-ва Бр. Нобель имѣетъ 75 саж. длины, 10½ саж. шир. и поднимаетъ груза 630 тыс. пуд. Такими огромными размѣрами вновь строящихся судовъ объясняется тотъ фактъ, что число непаров. судовъ за послѣднее время увеличивается въ слабой степени (въ 1884 г. на Волгѣ плавало 8793 судна, въ 1900 г.—8250, въ 1906 г.—8475), грузоподъемность же судовъ въ то же время возрастаетъ значительно.

Волжское судоходство занято перевозкою слѣдующихъ главныхъ грузовъ: снизу—нефти, хлѣба, чугуна, соли, рыбы; сверху—лѣса и лѣсныхъ матерiаловъ. Нефть идетъ исключительно изъ Бакинскаго района, хлѣбъ съ низовыхъ волжскихъ пристаней, начиная отъ Камышина, а также съ Камы, Вятки, Бѣлой; соль и рыба изъ Астрахан. губернiи, чугунъ съ Урала.

Въ 1909 г. со всѣхъ волжскихъ пристаней, согласно статистич. данныхъ М. П. С. отправлено груза въ судахъ 968.699 тыс. пуд., въ томъ числѣ: нефти 249.522 тыс. пуд., хлѣба 187.389 т. п., керосина 61.527 т. п., соли 39.764 т. п., рыбы 19.029 т. п., желѣза и стали 16.514 тыс. пуд., лѣса и лѣсныхъ издѣлiй въ судахъ 167.808 т. п. Кромѣ того отправлено лѣса въ плотахъ 389.418 т. п., такъ что общая отправка грузовъ съ пристаней волжскаго бассейна равнялась въ 1909 г. 1.358.434 т. п.*).

Въ сороковыхъ годахъ прошлаго столѣтiя на Волгѣ перевозилось груза въ судахъ не свыше 70—80 мил. пуд. ежегодно. Съ появленiемъ на Волгѣ пароходовъ количество это значительно увеличилось. Въ 1859 г на волжскихъ судахъ перевезено 178 мил. пуд., въ 1870 г.—166 мил. пуд., въ 1874 г.—183 мил. пуд., въ 1884 г.—270 мил. пуд., въ 1890 г.—327 мил. пуд., въ 1900 г.—788 мил. пуд., въ 1906 г.—822 мил. пуд. и въ 1909 г.—968.699 т. п. (въ томъ числѣ на паровыхъ судахъ 116.501 тыс. пуд. и на непаровыхъ 852.198 тыс. пуд).

Конецъ пятидесятыхъ и начало шестидесятыхъ годовъ были перiодомъ расцвѣта волжской судоходной промышленности, чему, помимо появленiя пароходовъ, способствовалъ общiй промышленный подъемъ страны. Однако уже къ концу шестидесятыхъ годовъ количество грузовъ на Волгѣ перестало возрастать. Начало семидесятыхъ годовъ отмѣчено, какъ время сильнаго упадка волжской судоходной промышленности. Главная причина этого—постройка желѣзныхъ дорогъ, которыя отняли отъ Волги значительное количество хлѣбныхъ грузовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ значительно понизили фрахты на Волгѣ. Еще въ 1866 г. фрахтъ отъ Саратова до Рыбинска колебался въ предѣлахъ отъ 12—17 коп., но уже въ концѣ 70-хъ годовъ фрахтъ не поднимался выше 12 коп., часто падая до 7,6 коп. Такой фрахтъ являлся прямо убыточнымъ, такъ какъ въ тѣ годы еще не было техническихъ усовершенствованiй, которыя допускали бы такое уменьшенiе платы за работу судовъ. Въ началѣ 80-хъ годовъ на Волгѣ появился новый грузъ, именно бакинская нефть. Та же нефть дала удобное и дешевое топливо для пароходовъ. Волжское судоходство вновь оживляется: значительно прогрессируетъ постройка, какъ паровыхъ, такъ и непаровыхъ судовъ. Однако уже въ концѣ XIX в. предложенiе судовъ для перевозки нефти превысило нужду въ нихъ. Количество пароходовъ продолжало прибывать, количество же перевозимой нефти перестало возрастать; кромѣ того крупныя нефтяныя фирмы, дававшiя ранѣе заработокъ волжскимъ пароходовладѣльцамъ, сами стали обзаводиться собственнымъ наливнымъ флотомъ. Фрахты на Волгѣ очень сильно понизились (до 6 коп. за перевозку хлѣба отъ Саратова до Рыбинска, до 4 коп. за перевозку нефти отъ Астрахани до Нижняго). Въ тоже время, цѣны на нефть, какъ на топливо, достигли чрезмѣрной высоты. Все это и послужило причиною затяжного судоходнаго кризиса, который начался еще въ началѣ настоящаго столѣтiя и окончательно не прекратился до сихъ поръ. Чтобы удешевить, въ виду существующихъ низкихъ фрахтовъ, себѣ стоимость перевозки, предпрiятiя сильныя денежными сред-

*) Прибавивъ количество грузовъ, прибывшихъ за этотъ годъ на пристани въ суммѣ 1.083.371 т. п. получимъ цифру 2.441.805 т. п., выражающую общiй грузооборотъ волж. бассейна за 1909 г

ствами, начинаютъ переходить къ постройкѣ большемѣрныхъ, поднимающихъ огромное количество груза, желѣзныхъ баржей, а также начинаютъ строить суда новаго типа, приводимыя въ движеніе тепловыми двигателями Дизеля, но средней и мелкой судопромышленности, которая сейчасъ составляетъ 70% всего волжскаго судоходства, такія затраты не по силамъ.

Вообще буксирное пароходство на Волгѣ въ настоящее время далеко не приноситъ тѣхъ выгодъ, какія оно доставляло раньше, и является предпріятіемъ не только малодоходнымъ, но въ иныхъ случаяхъ прямо убыточнымъ.

Послѣдняго нельзя сказать о пассажирскомъ пароходствѣ на Волгѣ; при умѣломъ управленіи оно даетъ хорошую прибыль: доказательствомъ этого могутъ служить солидные дивиденды, изъ года въ годъ выдаваемые крупнѣйшими пассажирскими пароходными обществами „Самолетъ" и „Кавказъ и Меркурій".


Первоначальный типъ пассажирскаго парохода на Волгѣ (Общества Самолетъ).

Р. Волга (вся длина 3.463 вер.) дѣлается доступной для сплавнаго судоходства отъ уст. Селижаровки (3.349 вер. отъ устья). Отъ г. Твери (3.048 вер. отъ уст.) Волга дѣлается доступной для пароходнаго движенія буксирнаго и пассажирскаго.

Между Тверью и Рыбинскомъ ходятъ ежедневно пассаж. пароходы Общества „Самолетъ". Въ срединѣ лѣта навигація здѣсь однако часто прерывается вслѣдствіе мелководія. Ниже Рыбинска Волга доступна для пассажирскаго движенія въ теченіи всей навигаціи.

Между Рыбинскомъ и Нижнимъ ходятъ пассажирскіе пароходы О-ва „Самолетъ", „По Волгѣ", „Кавказъ и Меркурій" и „Русь". Эти же пароходства совершаютъ рейсы между Н.-Новгородомъ и Астраханью. На участкѣ Нижній-Новгородъ—устье Камы, кромѣ того ходятъ Вятскіе и Камскіе пароходы, рейсы которыхъ на Волгѣ начинаются обыкновенно отъ Н.-Новгорода. Таковы пароходства „Товарищества Бр. Каменскихъ", Акц. О-ва И. Любимовъ и К-о (Нижній-Казань-Пермь), Вятско-Волжскаго пароходства (Нижній-Вятка). Есть также нѣсколько менѣе крупныхъ пароходствъ.

Изъ притоковъ Волги наибольшее значеніе для судоходства имѣютъ: Молога, Шексна, Унжа, Ока съ Клязьмой, Сура, Кама съ Вяткой и Бѣлой.

Р. *Молога* входитъ въ составъ Тихвинской системы, кратчайшей изъ системъ, соединяющихъ бассейнъ Волги съ бассейномъ Балтійскаго моря. Пассажирское движеніе производится весною до Устюжны, а лѣтомъ до Весьегонска.

Р. *Шексна* входитъ въ составъ Маріинской системы. На ней для улучшенія судоходства производились многочисленныя, дноуглубительныя и выправительныя работы, благодаря чему была достигнута глубина достаточная для буксирнаго и пассажирскаго пароходствъ въ теченіе всей навигаціи. Пассажирскіе пароходы ходятъ между Рыбинскомъ и Череповцемъ и с. Чайка. Первый пассажирскій пароходъ на Шекснѣ подъ названіемъ „Смѣлый" появился въ 1860 г. Принадлежалъ онъ бр. Милютинымъ; купленъ былъ у Мюссарда и ранѣе подъ названіемъ „Ундина" совершалъ рейсы между Ораніенбаумомъ и Петергофомъ. Пароходство Бр. Милютиныхъ совершаетъ движеніе до сихъ поръ, позднѣе здѣсь появилось также Крестьянское Коммерческое Пароходство; до 1908 г. совершало рейсы пароходство „Надежда", но ея преемники это дѣло прекратили.

По р. *Унжѣ* производится очень оживленное сплавное судоходство, такъ какъ въ ея верховьяхъ сохранилось еще много лѣсовъ. До г. Кологрива весною и до города Макарьева въ теченіе всей навигаціи существуетъ пассажирское пароходство.

Р. *Ока*. Въ 1861 г. пассажирское пароходство „Самолетъ" открыло правильное пассажирское движеніе сначала между Н.-Новгородомъ и Елатьмой, а затѣмъ продолжило его до Касимова. Около этого же времени и на томъ же участкѣ Оки появились пассажирскія пароходства Бородачева и Куракина. Въ 1872 г. на Окѣ появились новые дѣятели А. В. Качковъ и А. П. Самгинъ, которые открыли своимъ первымъ пароходомъ „Дмитрій Донской" пассажирское движеніе между Касимовымъ и Рязанью—на участкѣ ранѣе считавшемся недоступнымъ для плаванія. Въ слѣдующемъ году компаніоны продолжили линію до Нижняго, а Общество „Самолетъ" и пароходства Бородачева и Куракина до Рязани.

Въ 1882 г. пароходство „Самолетъ" прекратило окскую линію. Въ 1889 г. Качковъ и Самгинъ учредили „Товарищество по р. Окѣ", въ которое кромѣ нихъ вошли Бородачевъ, Штейертъ, Кленовъ и Зворыкинъ.

Лѣтъ черезъ 10 компаніоны одинъ за другимъ вышли изъ состава Товарищества и оно прекратило

свое существованіе. Въ 1902 г. изъ оставшагося Товарищества возникло по р. Окѣ пароходство А. В. Качкова, которое теперь въ лицѣ его Н-ковъ почти безраздѣльно господствуетъ на Окѣ на участкѣ Нижній-Рязань, не имѣя конкурентовъ. Въ верховьяхъ Оки за послѣднее время стали также ходить небольшіе пассажирскіе пароходы, которые курсируютъ между г.г. Серпуховымъ и Каширою, а также между Серпуховымъ, Калугою и г. Бѣлевымъ. Изъ притоковъ Оки пассажирское движеніе производится на Клязьмѣ отъ Коврова и Вязниковъ до Нижняго.

Буксирное пароходство на Окѣ появилось въ 1876 г., до тѣхъ поръ существовали кабестанные пароходы. Буксирные пароходы ходили первоначально до Павлова, затѣмъ до Мурома и лишь много времени спустя пошли до Рязани. Изъ крупныхъ пароходныхъ фирмъ здѣсь работали О-во Ока, Черепъ Спиридовичъ, Тагуновъ; послѣднія два пароходства нынѣ уже не существуютъ.

Въ общемъ буксирное пароходство по Окѣ, несмотря на то, что она въ соединеніи со своимъ притокомъ Москвой представляетъ собой естественный водный путь изъ Москвы на Волгу, до начала XX в. не отличалось особымъ оживленіемъ. Причиной этого служили: крайнее мелководіе р. Оки на участкѣ Касимовъ-Рязань и почти полная непроходимость для судовъ въ участкѣ Рязань-Коломна, вслѣдствіе каменистаго грунта.

Впрочемъ по р. Москвѣ въ концѣ 50-хъ годовъ проходило изъ Нижняго и другихъ приокскихъ городовъ до 700 судовъ и до 1.500 плотовъ. Съ открытіемъ жел. дороги Нижній-Москва количество грузовъ, шедшихъ изъ Москвы въ Нижній и обратно по водному пути пало до минимума; правительство, увлеченное въ ту пору желѣзнодорожнымъ строительствомъ, не обращало почти никакого вниманія на водные пути.

Въ 70-хъ годахъ образовалась французская анонимная компанія съ цѣлью эксплоатаціи Москвырѣки. Компанія эта построила 6 шлюзовъ и брала извѣстную плату съ судовъ. Въ 1902 г. шлюзы эти были выкуплены казной за 700 тыс. руб., причемъ плата за проходъ судовъ стала взиматься въ тѣхъ же размѣрахъ. Движеніе грузовъ въ то время по р. Москвѣ производилось конной тягой; шли малоцѣнные грузы, преимущественно сырье.

Въ началѣ XX вѣка судоходство на пути Москва-Нижній вступило въ новый фазисъ; путь этотъ вновь сталъ привлекать къ себѣ вниманіе Правительства. На Оку командируется энергичный дѣятель полковникъ Д. Ф. Шкотъ. Благодаря его энергіи были расчищены наиболѣе затруднительные каменистые перекаты (изъ нихъ главнѣйшій перекатъ Каменка 40 вер. ниже Касимова—истинный бичъ для судоходства въ прежнее время), улучшена обстановка и урегулированъ проходъ судовъ въ мѣстахъ, гдѣ находятся наплывные мосты, составлявшіе ранѣе, вслѣдствіе произвола ихъ владѣльцевъ весьма крупное препятствіе для судоходства. Въ 1904 г. Вятско-Волжское пароходство сдѣлало попытку установить здѣсь правильное движеніе своими небольшими буксирными пароходами съ легкими баркасами. Попытка оказалась очень удачной. Пароходство открыло правильные рейсы между Нижнимъ и Москвой, причемъ рейсы эти совершались въ 7—8 дней. Недостатка въ грузахъ не было, такъ какъ фрахтъ по ж. д. равнялся около 40 коп. (первоклассные грузы), а пароходство имѣло возможность брать 17—20 коп. Въ 1906 г. на этомъ пути стало работать Пароходство Кашиной и О-во „Ока", съ 1907 г. „Надежда" и Качковъ. Для Оки стали строить спеціальные мелкосидящіе желѣзные баркасы, нынѣ почти совершенно вытѣснившіе прежнія неуклюжія гусяны. Въ навигацію 1908 г. прибыло въ Москву до 3,2 мил. пуд. груза (соли, лѣсныхъ матеріаловъ, керосина, нефти и пр.), отправлено до 2,2 мил. пуд. преимущественно ярмарочнаго груза для Нижегородской ярмарки.

Р. *Сура* (810 вер. дл.) считается судоходной отъ г. Пензы до Василь-Сурска (600 в.). До 1874 г. Суру посѣщали лишь случайные пароходы; въ этомъ году въ Алатырѣ устроилась паровая мельница Попова, изъ каковаго предпріятія нѣсколько времени спустя образовалось „Товарищество Алатырскихъ паровыхъ мельницъ". Поповъ завелъ три парохода, выстроилъ особаго типа баржи для подвозки пшеницы къ своимъ мельницамъ; въ 1878 г. одинъ изъ пароходовъ былъ отдѣленъ для пассажирскаго движенія по Сурѣ. Дѣло это однако скоро заглохло. Въ 1894 г. Поповъ сдѣлалъ попытку вновь устроить пассажирское сообщеніе между Курмышемъ и Василемъ, но скоро прекратилъ эту линію, переведя пароходъ на Ветлугу. Около этого времени прошла Московско-Казанская ж. д. и пароходное движеніе на р. Сурѣ стало такъ незначительно, что Округъ Путей Сообщенія распорядился снять обстановку съ рѣки.

Съ весны 1903 г. владѣльцы обширныхъ винокуреннаго и маслянаго заводовъ около Ядрина Бр. Таланцевы открыли пассажирскую линію между Василь-Сурскомъ и Курмышомъ (100 в.), гдѣ небольшой пассажирскій пароходъ Таланцевыхъ „Чайка" и совершаетъ правильные ежедневные рейсы въ теченіи всей навигаціи. Буксирные пароходы въ р. Суру заходятъ обыкновенно осенью, для разстановки баржей подъ хлѣбъ. Весною эти баржи спускаются въ Волгу и затѣмъ идутъ до Рыбинска.

Р. *Кама* важнѣйшій притокъ Волги, какъ по своей длинѣ (1.883 вер.), такъ и по размѣрамъ существующаго на ней судоходства.

Главные грузы, идущіе съ Камы: лѣсъ, чугунъ, желѣзо съ Урала, соль съ верховыхъ пристаней, хлѣбъ съ низовыхъ пристаней. Лѣсъ идетъ преимущественно въ Царицынъ, хлѣбъ въ Нижній, Рыбинскъ,

С.-Петербургъ. Грузооборотъ Камы по отношенію ко всему волжскому бассейну равенъ приблизительно 16%.

Пароходы на Камѣ появились, какъ уже упоминалось, въ 1816 г., когда Всеволожскій построилъ на своемъ заводѣ въ Пожвѣ первый пароходъ, появившійся на волжскомъ бассейнѣ.

Съ промышленной цѣлью пароходы на Камѣ появились однако много лѣтъ спустя. Въ 1846 г. образовалось Пермское Пароходное Общество, въ слѣдующемъ году К-о Гакса и Тэта построила для пермскихъ пристаней пароходъ въ 60 силъ; въ 1851 г. открыла свои дѣйствія Камско-Волжская Компанія и затѣмъ Кавказъ и Меркурій и Самолетъ, позднѣе появились пароходство Колчина (впослѣдствіи Курбатова), Бр. Каменскихъ и И. И. Любимова. Пассажирское сообщеніе на Камѣ въ настоящее время производится между г. Чердынью (на р. Колвѣ въ 7 вер. отъ впаденія ея въ Вишеру, впадающей въ Каму) и Пермью (п-ва Д. Е. Ржевина и Любимова) и между Пермью и Н.-Новгородомъ (П-во Бр. Каменскихъ, И. И. Любимова, Кавказъ и Меркурій). На притокахъ Камы совершается пассажирское движеніе по Вяткѣ—Вятка-Казань (Вятско-Волжское Пароходство) и по р. Бѣлой—Уфа-Казань (П-во Якимова).

Бассейнъ р. Невы съ озерами, системы соединенія бассейновъ Балтійскаго и Каспійскаго морей.

Рѣки Нева, Волховъ и озера Ладожское и Ильмень издревле входили въ составъ великаго воднаго пути изъ Варягъ въ Греки. Этимъ путемъ ходили еще норманны въ своихъ походахъ на Византію. Во времена процвѣтанія Великаго Новгорода Нева и Волховъ служили единственнымъ путемъ, по которому двигались товары изъ Западной Европы въ Новгородъ, а оттуда внутрь Россіи и обратно.

Съ паденіемъ Великаго Новгорода и перенесеніемъ центра русской торговли въ Москву балтійскій водный путь потерялъ свое значеніе. Товары изъ Москвы въ Западную Европу стали двигаться по Сѣв. Двинѣ черезъ Архангельскъ. Побѣды и завоеванія Петра Великаго и постройка на устьѣ Невы новой столицы Петербурга вновь доставили балтійскому пути первенствующее значеніе. Утвердившись на берегахъ Невы, Петръ Великій первымъ дѣломъ озаботился устройствомъ воднаго сообщенія вновь пріобрѣтенной области съ хлѣбороднымъ волжскимъ райономъ. Еще 12 января 1703 г., т. е. за 5 мѣсяцевъ до основанія Петербурга Петръ повелѣлъ строить въ Вышнемъ-Волочкѣ каналъ, извѣстный подъ именемъ Тверецкаго. Каналъ и сооруженія при немъ были готовы въ 1708 г.; а въ слѣдующемъ году открылось здѣсь судоходство. Такимъ образомъ впервые открылся сплошной водный путь между Балтійскимъ и Каспійскимъ морями; эта система соединенія извѣстна подъ именемъ *Вышневолоцкой* системы.

Рѣка Мста, входившая въ ея составъ, отличалась многочисленными порогами, а потому въ 1712 году приказано было ихъ осмотрѣть и очистить. Въ 1719 г., когда многія изъ сооруженій на каналѣ пришли въ ветхость, Новгородскому купцу Михаилу Ивановичу Сердюкову повелѣно было: „въ каналахъ при р.р. Цнѣ и Тверцѣ пересыпныя мѣста вычистить, обветшалые срубы и деревянные шлюзы и ворота починить и гдѣ пристойно, вновь построить шлюзы съ воротами и то все содержать ему въ такомъ сохраненіи и порядкѣ, чтобы судамъ всегда былъ свободный ходъ“. За это Сердюковъ имѣлъ право брать съ проходящихъ по каналу судовъ съ кладью плату въ размѣрѣ 10 денегъ съ сажени длины судна. Вдоль канала и на всемъ протяженіи р. Волхова и Мсты былъ устроенъ бечевникъ (полоса суши въ 10 саж. ширины), гдѣ запрещалось пасти скотъ и производить какія либо сооруженія.

Въ томъ же году было приступлено къ прорытію канала въ обходъ Ладожскаго озера, гдѣ плаваніе для рѣчныхъ судовъ было крайне опасно. Каналъ этотъ оконченъ въ 1728 году (носитъ названіе канала Императора Петра Великаго).

Всѣ работы по исправленію пути и ремонту шлюзовъ на системѣ лежали на обязанности Сердюкова. Лишь въ 1774 г. система была пріобрѣтена отъ Н-въ Сердюкова въ казну за 176 тыс. руб. О движеніи судовъ по Вышневолоцкой системѣ въ серединѣ XVIII вѣка можно судить по даннымъ 1764 года. Въ этотъ годъ въ столицу пришло по каналамъ 2.793 барки, 349 полубарокъ, грузу хлѣбнаго 6.177 т. пуд. и болѣе 1.200 тыс. пуд. желѣза. Въ 1797 г. въ обходъ озера Ильмень между рѣками Волховомъ и Мстою былъ прорытъ каналъ, названный Сиверсовымъ. Въ 1835 г. сооруженъ Вишерскій каналъ, облегчившій выходъ судовъ весною изъ р. Мсты въ Волховъ. Въ 1841 году устроенъ Верхневолжскій бейшлотъ (водонапорная плотина). Кромѣ того въ этотъ же годъ капитально отремонтированы другія водохранилища на системѣ, поддерживались бечевники и наконецъ въ 1870 г. были произведены крупныя работы по выправленію Волги. Всѣ эти мѣры значительно улучшили систему, давъ возможность поддерживать судоходную воду вдвое дольше противъ прежняго.

Но одновременно съ улучшеніемъ Вышневолоцкой системы проводились и новые водные транзитные пути между Волгой и Петербургомъ: Маріинскій (откр. 1811 г.), Тихвинскій (1808 г.), строились желѣзныя дороги, а на Волгѣ создались новыя условія судоходства введеніемъ паровой тяги и судовъ большихъ размѣровъ и улучшенной конструкціи. (Вышневолоцкая система не допускаетъ движенія судовъ во всю навигацію, а лишь періодически, по мѣрѣ спуска воды изъ водохранилищъ). Все это въ совокупности было причиной уменьшенія транзитнаго движенія по Вышневолоцкой системѣ, которое перешло, главнымъ образомъ на Маріинскую.

Въ началѣ XIX вѣка по Вышневолоцкой системѣ проходило до $5^1/_2$ тыс. судовъ, въ срединѣ столѣтія отъ 2 до 3 тыс. судовъ, а съ начала 60-хъ годовъ число ихъ упало до 1.200. Съ 1869 по 1871 г. проходило среднимъ числомъ 928 судовъ, въ 1872—74 г.г.—386 и наконецъ въ 1882 — 84 г.г. — 33. Въ настоящее время Вышневолоцкая система потеряла всякое транзитное значеніе и имѣетъ лишь мѣстное значеніе: Тверца служитъ главнымъ образомъ снабженію хлѣбомъ съ низовьевъ Волги Тверской и отчасти Ярославской губерній, а Мста и Волховъ для сплава продуктовъ прибрежныхъ уѣздовъ Новгородской губерніи къ Петербургу.

Мысль объ устройствѣ *Тихвинской* и *Маріинской* системъ каналовъ также принадлежитъ Петру Великому. По р.р. Тихвинкѣ и Чагодощѣ издревле былъ проложенъ путь, при чемъ грузы между верховьями этихъ рѣкъ перевозились гужемъ. Въ 1710 году посланъ былъ англійскій инженеръ Перре для изысканій соединенія рѣкъ Тихвинки и Чагодощи, а также Вытегры и Ковжи. Верховья послѣднихъ двухъ рѣкъ Петръ I посѣтилъ лично и внимательно осмотрѣлъ эту мѣстность. Изысканія производились около 5 лѣтъ, но тѣмъ дѣло и кончилось. При преемникахъ Петра дѣло это заглохло, такъ что долгое время Вышневолоцкая система была единственнымъ водными путемъ, связующимъ Петербургъ съ хлѣбороднымъ Волжскимъ райономъ. Исполненіе мысли Петра Великаго послѣдовало при Александрѣ Первомъ. Въ 1802 году начата была постройка Тихвинскаго канала и окончена въ 1811 году, въ этотъ же промежутокъ времени произведены были работы по расчисткѣ всего пути. Тихвинская система есть кратчайшая изъ всѣхъ системъ, соединяющихъ бассейнъ Волги и бассейнъ Балтійскаго моря, но несмотря на то она никогда не отличалась оживленіемъ. Причина—это крайнее мелководіе рѣкъ, входящихъ въ ея составъ. По системѣ главнымъ образомъ идутъ порожнія суда, направляющіяся изъ Петербурга обратно на Волгу. Съ Волги же въ Петербургъ идутъ преимущественно рыба и фрукты.

Къ устройству Маріинской системы каналовъ было приступлено при Павлѣ Первомъ. Въ 1799 г. для скорѣйшаго устройства канала между р.р. Ковжей и Вытегрой было занято изъ средствъ воспитательнаго дома 400 тыс. руб.; каналъ этотъ велѣно именовать Маріинскимъ. Въ 1800 г. начаты работы по прорытію Онежскаго канала между р.р. Вытегрою и Свирью для обхода Онежскаго озера (въ 1820 г. каналъ оконченъ до урочища Черные Пески, а остальная часть окончена уже въ 1852 г.), а также канала отъ устья Свири до устья Сяси, для обхода Ладожскаго озера (каналъ Императора Александра I). Въ 1802 г. оконченъ каналъ между устьями Сяси и Волхова (каналъ Императрицы Екатерины II). Въ 1846 году сооруженъ Бѣлоозерскій каналъ. Каналы Императора Петра Великаго, Александра I и Императрицы Екатерины II носятъ названія Староладожскихъ каналовъ. Къ срединѣ XIX вѣка Староладожскіе каналы частью обмелѣли, частью оказались болѣе несоотвѣтствующими современнымъ требованіямъ судоходства, почему параллельно имъ прорыты: а) каналъ Императора Александра II между Волховымъ и Невою (прорытъ 1861 — 66 г.г.); б) Императора Александра III между Свирью и Сясью (оконченъ въ 1883 г.); в) каналъ Императрицы Маріи Ѳеодоровны (оконченъ въ томъ же году) между Сясью и Волховымъ, иначе называемые Новоладожскіе каналы. Въ 1882—86 г. параллельно старому сооруженъ Ново-Маріинскій каналъ, обошедшійся около 2 мил. руб.

Несмотря на всѣ эти частичныя исправленія судоходство на Маріинской системѣ производилось съ большими затрудненіями. Препятствіями для судоходства служили: мелководіе и узость фарватера, часто попадающіяся каменныя гряды, пороги, извилистость рѣкъ, входящихъ въ составъ системы и проч. Радикальною мѣрою для улучшенія судоходства могло быть коренное переустройство системы. Впервые вопросъ о таковомъ переустройствѣ возникъ еще въ 1869 году, по ходатайству Рыбинскаго Биржевого Комитета. Въ 1870 г. нѣсколько предпринимателей предлагали

Министерству Путей Сообщенія составить акціонерное общество съ капиталомъ въ 10 мил. руб. для улучшенія судоходства на системѣ, но Министерство, не желая давать монополію на системѣ, въ ходатайствѣ отказало. Въ томъ же году при Министерствѣ Путей Сообщенія была учреждена постоянная коммиссія по улучшенію Маріинскаго воднаго пути.

Въ первое десятилѣтіе разрѣшеніе вопроса однако очень медленно подвигалось впередъ. Нѣсколько быстрѣе оно пошло въ концѣ семидесятыхъ годовъ, но и въ это время производились лишь частичныя улучшенія (постройка Сяськаго и Свирскаго каналовъ). Конецъ восьмидесятыхъ годовъ былъ посвященъ разработкѣ проектовъ улучшенія системы. Заинтересованное въ этомъ дѣлѣ купечество просило сдѣлать возможнымъ пропускъ съ Волги судовъ длиною въ 40 саж., при осадкѣ 10 четвертей. Однако проектъ этотъ былъ признанъ въ Министерствѣ неосуществимымъ. Министерство рѣшило остановиться на пропускѣ судовъ длин. въ 32 саж. и шириною въ $13^{1}/_{2}$ аршинъ при осадкѣ 8 четвертей. Окончательное и при томъ благопріятное рѣшеніе по переустройству Маріинской системы послѣдовало лишь въ 1890 г. 17 апрѣля этого года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отпускѣ изъ Государственнаго Казначейства $12^{1}/_{2}$ мил. руб. на коренное переустройство Маріинской системы. Въ томъ же году было приступлено къ работамъ, каковыя продолжались $5^{1}/_{2}$ лѣтъ и закончены въ 1896 году. За это время перестроены всѣ шлюзы, расширены и углублены рѣки и каналы и наконецъ шлюзована порожистая часть р. Шексны. Послѣ переустройства по системѣ могли проходить суда длиною въ 32 саж. и осадкой до 10 четвертей. Грузопропускная способность самой системы возросла до 120 мил. пуд. вмѣсто 80 мил.

За самое послѣднее время система стала опять приходить въ нѣкоторый упадокъ и пропускаетъ суда лишь на осадкѣ $8^{1}/_{2}$ четвертей.

Несмотря на переустройство движеніе судовъ по системѣ въ прежнее время было значительно больше, чѣмъ теперь. Первый ударъ движенію судовъ по Маріинской системѣ нанесла Рыбинско-Бологов. ж. д., построенная въ 1872 г. и взявшая около 10 мил. пудовъ грузовъ. Затѣмъ на уменьшеніе судоходства на системѣ вліяетъ также упадокъ Рыбинска, какъ привознаго хлѣбнаго центра, а Петербурга, какъ важнѣйшаго хлѣбнаго порта. Въ прежнее время волжскіе хлѣбные грузы шли въ Рыбинскъ, а отсюда направлялись въ Петербургъ, сюда же шли камскіе и сибирскіе грузы. Въ настоящее время съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ часть грузовъ, минуя Петербургъ, идетъ изъ Волжскихъ районовъ въ Виндаву, Архангельскъ (черезъ Перм.-Котл.), Ростовъ на Дону, Новороссійскъ и т. д.

Движеніе судовъ по рѣкамъ и каналамъ, входящимъ въ составъ системъ, ранѣе производилось или сплавомъ или бурлацкою и конной тягой. Нынѣ какъ то, такъ и другое производится почти исключительно буксирными пароходами, которые появились здѣсь довольно рано. Такъ уже въ 1849 г. буксирные пароходы занимались проводкою судовъ по бурному Онежскому озеру, а также ходили на Коневецъ и Валаамъ. Въ 1852 г. съ открытіемъ Онежскаго канала пароходы перешли на каналы и рѣки и здѣсь занялись взводкою судовъ.

Помимо транзитнаго значенія водные пути, входящіе въ составъ бассейна р. Невы съ озерами, имѣютъ громадное мѣстное значеніе. По каналамъ и рѣкамъ Волхову, Свири и Невѣ производится въ теченіе всего лѣта сплавъ лѣсныхъ и разныхъ строительныхъ матеріаловъ въ Петербургъ. Между Петербургомъ, Шлиссельбургомъ, Валаамомъ (на Ладожскомъ озерѣ), Петрозаводскомъ (на Онежскомъ озерѣ) существуетъ правильное пассажирское сообщеніе; таковое же сообщеніе производится пароходами по Ново-Ладожскимъ каналамъ *) и по р. Волхову и озеру Ильмень. По Ладожскому и Онежскому озерамъ плаваетъ большое количество парусныхъ судовъ мѣстнаго типа, принадлежащихъ исключительно финляндцамъ.

По офиціальнымъ даннымъ М. П. С. грузооборотъ пристаней на рѣкахъ Невскаго бассейна и озерахъ выразился за 1909 годъ въ слѣдующихъ цифрахъ: отправлено съ пристаней 15.519 судовъ съ грузомъ 251.550 тыс. пуд., кромѣ того 32.456 плотовъ; прибыло 17.050 судовъ съ грузомъ 409.232 тыс. пуд. и плотовъ 31.841 шт. Количество паровыхъ судовъ бассейна равнялось въ 85 г.—206; въ 97 г.—421; въ 906 г.—574 (въ томъ числѣ пассаж. 120, букс. 311, служеб. 73), непаровыхъ судовъ считалось въ 84 г.—5774; въ 97 г.—7102; въ 906 г.—7609.

*) До введенія пароходовъ пассажирское сообщеніе здѣсь производилось на особаго типа судахъ называемыхъ «трешкотами». Они закладывались тройкою лошадей и дѣлали 6—7 верстъ въ часъ.

Бассейнъ р. Сѣверной Двины.

Со времени открытія англичапами Бѣломорскаго пути при Іоаннѣ Грозномъ, Сѣверная Двина долго служила единственнымъ удобнымъ путемъ, связующимъ столицу Россіи Москву съ Западной Европой. Благодаря этому судоходство по Сѣверной Двинѣ въ ту пору достигло значительнаго развитія. Зимою въ Вологду свозилось со всѣхъ сторонъ большое количество товаровъ, которые съ открытіемъ навигаціи сплавлялись въ Архангельскъ и здѣсь нагружались на иностранныя суда. Тѣмъ же путемъ доставлялись въ Вологду европейскіе товары и отсюда, преимущественно при наступленіи саннаго пути отправлялись въ Москву. Плаваніе по Двинѣ въ то время совершалось въ досчаникахъ, насадахъ и другихъ судахъ. Насады, плававшія по Двинѣ, были длинныя и широкія суда, поднимавшіяся надъ водою не свыше 4 футъ. Строились они изъ одного дерева, при чемъ даже всѣ скрѣпленія были деревянныя. Такъ же, какъ и на Волгѣ, суда поднимались кверху на парусахъ, веслахъ, а чаще всего бечевою, которую тянули бурлаки и изрѣдка лошади, внизъ суда сплавлялись наплывомъ.

Съ основаніемъ Петербурга и открытіемъ вновь Балтійскаго воднаго пути, Сѣверная Двина потеряла свое транзитное значеніе и стала служить лишь для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей. Въ виду этого судоходство по Сѣв. Двинѣ значительно уменьшилось и въ дальнѣйшемъ не могло получить значительнаго развитія по причинѣ слабаго народонаселенія береговъ рѣкъ, входящихъ въ составъ ея бассейна.

Главнымъ образомъ по Сѣверной Двинѣ сплавлялся лѣсъ и сырые продукты русскаго сѣвера, направлявшіеся заграницу черезъ Архангельскъ. Съ проведеніемъ Пермь-Котласской ж. д. Сѣверная Двина сдѣлалась транзитнымъ путемъ для вывоза сибирскаго хлѣба заграницу, одновременно сильно увеличился вывозъ русскаго лѣса. Благодаря такимъ благопріятнымъ обстоятельствамъ, судоходство по р. Сѣв. Двинѣ вновь начинаетъ замѣтно развиваться. Такъ по даннымъ Министерства Путей Сообщенія въ 1899 г. съ пристаней ея бассейна было отправлено разнаго груза 72.109 т. п. (въ томъ числѣ плотовъ 57.412 т. п.), въ 1909 г. отправлено 149.820 тыс. пуд., въ томъ числѣ плотовъ 101.052 тыс. п., хлѣба 10.417 т. п., льна 144 тыс. пуд., рыбы 1.406 тыс. пуд., т. е. количество отправленнаго груза въ теченіе десятилѣтія увеличилось слишнимъ вдвое.

Количество непаровыхъ судовъ равнялось въ 84 году—848; въ 95 г.—985, а въ 1906 г.—возросло до 1.507. Также быстро увеличивается и паровой флотъ: въ 84 г. на Сѣверной Двинѣ считалось 69 пароходовъ (изъ нихъ 13 служебныхъ), въ 97 г.—148 и въ 1906 г.—239 (пассажирскихъ 13, товаро-пассажирскихъ 35, буксирныхъ 128, товарныхъ 6, буксиро-пассажирскихъ 30 и служебныхъ 27).

Пассажирское сообщеніе производится: 1) по р.р. Сухонѣ и Сѣв. Двинѣ между Вологдой и Архангельскомъ; впрочемъ на Сухонѣ движеніе лѣтомъ почти совсѣмъ прекращается, вслѣдствіе мелководія, и пароходы ходятъ лишь до Котласа и Устюга; 2) отъ Устюга до Усть Кулома по р. Вычегдѣ; 3) до спада воды отъ Устюга до Кичменскаго городка—по р. Югу; 4) Архангельскъ—Пинега-Сура по р. Пинегѣ; 5) Архангельскъ-Шенкурскъ—с. Благовѣщенское по р. Вагѣ.

Весною ходятъ пассажирскіе пароходы по р. Сысолѣ—притоку Вычегды и по р. Лузѣ—притоку Юга, но рейсы здѣсь неправильные. Всѣ перечисленныя линіи совершаются почти исключительно пароходами Сѣвернаго Пароходнаго Общества Котласъ-Архангельскъ-Мурманъ. Ранѣе здѣсь долгое время существовало пароходство Кострова, преобразовавшееся въ 1907 г. въ Сѣверо-Двинское Пароходство, которое въ 1911 г. ликвидировало свои дѣла, продавъ Сѣверному Обществу свои 9 пароходовъ. Съ прекращеніемъ этого пароходства исчезъ послѣдній соперникъ Сѣвернаго Общества и оно является теперь хозяиномъ Сѣверной Двины. О-во открыло свои дѣйствія 28 февраля 1898 года, преобразовалось изъ существовавшаго ранѣе на р. Сѣв. Двинѣ пароходства Линдесъ и К-о; оно обладаетъ флотиліей, состоящей изъ 41 парового и 176 непаровыхъ судовъ.

Кромѣ этого пароходства держится небольшая К-о Варакина, содержащая линію отъ Вологды до Котласа; на Вычегдѣ ходятъ товаро-пассажирскіе пароходы «Вига» и «Мезень» Гурылева.

Днѣпровскій бассейнъ.

Р. Днѣпръ, также какъ и Нева съ Волховомъ, издревле входила въ составъ того великаго варяжскаго пути „изъ варягъ въ греки“, которымъ ѣздили еще норманны въ своихъ походахъ на Византію. Позднѣе путь этотъ сталъ служить для сношеній русскихъ съ той же Византіей. Для поѣздки въ Царьградъ русскіе торговцы собирались вмѣстѣ въ Кіевѣ. Ихъ собиралось такъ много, что суда, нагруженныя товарами, составляли цѣлый флотъ. Возили русскіе въ Грецію невольниковъ, медъ, воскъ, мѣха, а сами получали оттуда ткани, оружіе, золото, серебро, а съ принятіемъ христіанства священные предметы и матеріалы для постройки церквей: мраморъ, мозаику и пр. Плаваніе по Днѣпру въ то время было очень опасно, почему торговые караваны ходили обыкновенно въ сопровожденіи княжескихъ дружинниковъ, которые сопровождали ихъ вплоть до конца пороговъ, считавшихся самымъ опаснымъ мѣстомъ пути. На обратномъ пути дружинники выходили караванамъ на встрѣчу. Со времени разгрома Южной Руси татарами движеніе по Днѣпру почти совершенно заглохло, такъ какъ послѣ этого удара Русь долго не могла оправиться. Къ тому же въ XIV и XV в.в. и въ Византіи происходили постоянныя смуты и войны, окончившіяся паденіемъ Константинополя въ 1453 г.

Не отличалось особымъ оживленіемъ судоходство по Днѣпру и во времена польскаго владычества, вслѣдствіе крайне слабаго развитія промышленности въ Польшѣ, а также вслѣдствіе волненій среди казаковъ.

Не могло развиться судоходство здѣсь и въ первое время послѣ присоединенія Малороссіи къ Россіи, тоже главнымъ образомъ вслѣдствіе причинъ политическихъ. Только со времени окончательнаго присоединенія южной части Днѣпра и сѣверныхъ береговъ Чернаго моря къ Россіи въ царствованіе Екатерины Великой создались условія, при которыхъ судоходство на Днѣпрѣ могло развиваться. Много вниманія и заботъ развитію южнаго Приднѣпровья посвятилъ князь Потемкинъ-Таврическій. Имъ было основано здѣсь много новыхъ населенныхъ пунктовъ и между прочимъ городъ Екатеринославъ, являющійся въ настоящее время одной изъ важнѣйшихъ пристаней на Днѣпрѣ. О процвѣтаніи приднѣпровскихъ городовъ и въ особенности Кіева не мало заботъ положилъ также Императоръ Николай I.

Въ настоящее время по грузообороту своихъ пристаней Днѣпръ занимаетъ второе мѣсто (первое Волга) среди рѣкъ Европейской Россіи. Такъ съ пристаней Днѣпровскаго бассейна отправлено въ 1909 г. разнаго груза 264.683 тыс. пуд., въ томъ числѣ лѣса въ плотахъ 127.459 тыс. пуд., лѣса въ судахъ 47.122 т. пуд., хлѣба 54.434 т. п., сахара 2.067 т. п., каменнаго угля 2.529 т. п., соли 4.680 т. п., желѣза и желѣзныхъ издѣлій 1.702 т. п. Противъ средней отправки за пятилѣтіе 1908—04 г.г. замѣчается крупное увеличеніе отправки лѣса въ судахъ, отправка же остальныхъ товаровъ напротивъ уменьшилась.

Количество непаровыхъ судовъ на Днѣпрѣ выше пороговъ, которые до сихъ поръ представляютъ непреодолимое препятствіе для судоходства и раздѣляютъ Днѣпръ, какъ бы на двѣ самостоятельныя рѣки, по даннымъ М. П. С. состояло: въ 1884 г.—959, въ 1895 г.—844 и въ 1906 г.—1.182 (преобладаютъ берлины 667; баржей немного, всего 20); паровыхъ судовъ въ 1897 г. считалось 174; въ 1906 г. количество это возрасло до 228 (пассажир. 95, товаро-пассаж. 32, буксиро-пассаж. 13, буксирн. 56, служебн. 32). Ниже пороговъ включая рѣку Южный Бугъ плавало непаровыхъ судовъ въ 1884 г. 766, въ 1895 г. 1.033 и въ 1906 г. 1.036; пароходовъ плавало въ 1884 г. 65; въ 97 г. 131 и въ 1906 г. 154 (пассажир.—2, товаро-пассаж.—38, товарн.—7, буксиро-пассаж.—15, буксир.—79, служеб.—13).

Первый пароходъ, появившійся на водахъ Днѣпра, былъ деревянный, принадлежалъ кн. М. С. Воронцову и былъ построенъ въ его имѣніи Мошны, Черкаск. уѣзда въ 1823 г.; пробывъ 2 года при буксированіи баржъ, пароходъ былъ переведенъ за пороги и болѣе въ среднюю часть Днѣпра не возвращался, совершая рейсы между Херсономъ и Николаевымъ.

Въ 1835 г. составилась на Днѣпрѣ первая пароходная компанія. Два парохода этой компаніи работали по подвозкѣ матеріаловъ для постройки Кіевской крѣпости и Кіево-Броварскаго шоссе. Въ 1846 г. появились пароходы генерала Мальцева, построенные въ селѣ Людиновкѣ, Калужск. г. на р. Болвѣ, впадающей въ Десну въ 9 верст. выше г. Брянска. Въ 1850 г. сталъ совершать впервые пассажирскіе рейсы пароходъ «Висла» помѣщика Пулавскаго между Пинскомъ и Кременчугомъ. Въ 1855 г. на Днѣпрѣ имѣлось всего 6 пароходовъ въ 300 силъ вмѣстѣ. Въ 1857 г. ниже пороговъ открыло свои дѣйствія „Русское Общество Пароходства и Торговли“, многочисленные пароходы котораго и по

сіе время совершаютъ рейсы между городами Александровскомъ и Херсономъ на 279 вер. разстояніи.

Въ 1858 г. возникаетъ Общество пароходства по Днѣпру и его притокамъ. Первоначально оно возникло подъ фирмою „Пароходство по Днѣпру", учрежденное, какъ гласитъ § 1-й его устава—для буксированія судовъ и перевозки пассажировъ по Днѣпру и его притокамъ между городами Могилевымъ и Кременчугомъ. Дѣйствія этого общества офиціально были открыты 20 апрѣля 1858 г. Утвержденіе же устава послѣдовало 21 Февраля 1858 г. Учредителями общества были: кол. ассесоръ Фалѣевъ, купецъ Бѣлоусовъ и поч. гражданинъ Генке.

Въ 1868 г. по даннымъ Кіевскаго округа путей сообщенія въ распоряженіи Общества Пароходства по Днѣпру находилось около 10 пароходовъ, построенныхъ за границею. Кромѣ этихъ пароходовъ къ тому времени появилось на Днѣпрѣ еще нѣсколько буксирныхъ пароходовъ. Въ общемъ всѣхъ пароходовъ на Днѣпрѣ выше пороговъ насчитывалось около 15.

Съ расширеніемъ дѣятельности общества оно переименовалось 2 октября 1881 г. въ «Общество Пароходства по Днѣпру и его притокамъ». Развивая дѣло, пароходство имѣло въ 1892 г. 41 пароходъ и совершало пассажирскіе рейсы на верхнемъ и среднемъ плесахъ Днѣпра между Могилевомъ, Кіевомъ и Кременчугомъ.

Благодаря появившейся конкуренціи, число плавающихъ судовъ по Днѣпру выше пороговъ увеличилось за время съ 1868 г. по 1890 г. съ 15 до 105, т. е. ровно въ 7 разъ. Параллельно шло увеличеніе пассажирскаго и грузоваго движенія по Днѣпру, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ: съ 1877 г. по 1888 г. за 11 лѣтъ было перевезено Днѣпровскими пароходами пассажировъ 3.004.183 чел., а грузовъ съ 1884 г. по 1888 г. 1.036.712 пудовъ по 21 коп. за пудъ въ среднемъ.

5 Іюля 1888 г. получилъ утвержденіе уставъ «Втораго Пароходнаго Общества по Днѣпру и его притокамъ», а съ 3 Ноября оно открыло свои дѣйствія, съ цѣлью перевозки пассажировъ и грузовъ, отправляемыхъ на судахъ общества или буксируемыхъ пароходами общества.

Спустя 6 лѣтъ оба Днѣпровскія общества соединились и съ 1 Января 1894 г. вступили въ частное соглашеніе съ однимъ общимъ управленіемъ; первое имѣло къ тому времени 45 судовъ, а второе 8. Всѣми дѣлами соединенныхъ обществъ завѣдуетъ А. Ф. Лишневскій, посвятившій развитію дѣла пароходства и служенію на Днѣпрѣ болѣе 40 лѣтъ.

Въ годъ исполнившагося 50-лѣтія дѣятельности «Перваго Пароходнаго Общества по Днѣпру»—20 апрѣля 1908 г. Общество это обладало флотомъ въ 34 парохода, 2-му же обществу принадлежало 20 пароходовъ. Кромѣ указаннаго количества общества совмѣстно владѣли 11 судами, въ числѣ ихъ—великанъ Днѣпровскаго бассейна „Славянинъ"—самый пока большой пароходъ на Днѣпрѣ размѣромъ $37^{1}/_{2}$ саж., при ширинѣ съ кожухами 7 саж. Всего компанія владѣла 65 пароходами и 7 непаровыми судами при 84 пристаняхъ.

Кромѣ пароходовъ, принадлежащихъ названнымъ двумъ акціонернымъ обществамъ, Днѣпровскія воды бороздятъ по всѣмъ направленіямъ еще многочисленныя паровыя суда, составляющія собственность частныхъ лицъ и различныхъ торговыхъ фирмъ: напр. 6 пароходовъ г. Дорохова, которыя находятся между прочимъ въ долгосрочной арендѣ компаніи. Остальныя же суда это большей частью буксирные пароходы. Какъ топливо въ бассейнѣ Днѣпра преобладаютъ дрова, а ниже пороговъ исключительно каменный уголь.

Вся пароходосудоходная сѣть Днѣпровской системы составляетъ протяженіе въ 3.852 версты, изъ которыхъ пароходы соединенныхъ обществъ обслуживаютъ лишь 2.121 версту или 55% всего разстоянія. По отдѣльнымъ рѣкамъ это количество выражается такъ: по Днѣпру пароходы общества ходятъ отъ Орши до Екатеринослава разстояніемъ въ 1.180 в., по р. Припяти и ея притокамъ Ясельдѣ и Пинѣ—отъ Пинска до устья р. Припяти 526 в., по Деснѣ отъ Чернигова до устья 172 в. и наконецъ по р. Сожу отъ мѣст. Вѣтка до устья 123 в.

Для большаго удобства движенія пароходы 2-хъ соединенныхъ обществъ дѣлятся на семь отдѣльныхъ линій, какъ по коренному Днѣпру, такъ и по его притокамъ: 1) Орша-Могилевъ; 2) Могилевъ-Кіевъ; 3) Кіевъ--Екатеринославъ; 4) по Припяти: Пинскъ-Кіевъ; 5) по Деснѣ: Черниговъ-Кіевъ; 6) по Сожу: Вѣтка-Гомель и повторяются еще направленія—7) Гомель-Кіевъ и Чернобыль-Кіевъ.

Частныя пароходства содержатъ линіи на Днѣпрѣ: линія № 8 отъ г. Смоленска до Орши, обслуживаемая въ весеннюю воду пароходами пассажирско-бук-

сирнаго типа, Маховера; линія 9-ая по р. Деснѣ въ ея верховьѣ: а) отъ Вычегони до Трубчевска, б) отъ Трубчевска до Новгородъ-Сѣверска и в) отъ Новгородъ-Сѣверска черезъ ст. Макошино до Чернигова; на этомъ плесѣ совершаютъ рейсы пароходы (7) частнаго пароходства по Деснѣ; линія 10-ая по р. Бѣсяди, притокъ Сожа, отъ Мало-Хотимска до Гомеля; ходятъ пароходы (4)—товарищества по р. Бѣсяди; линія 11-ая по р. Сожу отъ г. Пропойска до Гомеля черезъ Вѣтку обслуживается частными пароходами: Дѣловой, Полезный, Чикаго и Надежный; линія 12-ая пароходство Гинзбурга и Соловьевыхъ: а) отъ Борисова до Березины, б) отъ Березины до Бобруйска и в) отъ Бобруйска до Лоева.

Остается еще сказать о пароходныхъ линіяхъ, находящихся на Днѣпрѣ, ниже пороговъ: линія 13-ая Екатеринославъ-Александровскъ существуетъ только для провода черезъ пороги плотовъ и небольшихъ судовъ; линія 14-ая отъ Александровска до Херсона и Николаева содержится пароходствомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли и наконецъ 15-ая отъ Херсона до Голой пристани—здѣсь совершаютъ рейсы пароходы „Николай“ и „Грозный“—Голопристанскаго Сельскаго Общества.

Есть еще пароходъ „Украинецъ“, ходящій отъ Александровска до Никополя и два катера „Хортица“ и „Леонидъ“—совершаютъ рейсы между Александровскомъ и Царская пристань, они же заходятъ въ Кичкасъ и на островъ Хортица.

Обскій бассейнъ.

Общее протяженіе рѣкъ Обскаго бассейна равняется 17 тыс. верстамъ, изъ этого числа около 10 т. верстъ доступны для судоходства. Главныя артеріи бассейна р. Обь длиною 5 тыс. верстъ и р. Иртышъ длиною 4 тыс. верстъ.

Р. *Обь* образуется изъ слиянія двухъ рѣкъ Біи и Катуни и тотчасъ по сліяніи (около г. Бійска) становится судоходной. До г. Барнаула рѣка имѣетъ гористый характеръ и быстрое теченіе. Отъ Барнаула до устья Томи мѣстность менѣе возвышена, теченіе слабое, плаваніе вполнѣ свободное въ теченіе всей навигаціи, средняя глубина на перекатахъ 6—8 четв. Отъ устья Томи до устья Иртыша рѣка очень многоводна, на перекатахъ рѣдко бываетъ менѣе 10 четвертей. Отъ устья Иртыша до Обской Губы рѣка отличается колоссальнымъ многоводіемъ и представляетъ огромный водный путь, годный для плаванія даже океанскихъ пароходовъ. Притоки *Оби*: *Чулымъ*, *Кеть**), *Сѣв. Сосьва*—многоводны, но мало изслѣдованы.

Иртышъ вытекаетъ изъ оз. Улюнгуръ и течетъ первоначально подъ именемъ Чернаго Иртыша. Пройдя оз. Норъ-Зайсангъ принимаетъ названіе Иртыша и течетъ сначала въ ровной мѣстности. Затѣмъ прорѣзаетъ Алтайскія горы, гдѣ имѣетъ быстрое теченіе и каменистое дно. Отъ пристани Черноярки пониже Павлодара до устья Иртышъ протекаетъ по низменной степной мѣстности, грунтъ песчаный. Иртышъ дѣлается доступнымъ для судоходства тотчасъ же по выходѣ изъ оз. Норъ-Зайсангъ; до Омска однако судоходство сильно затруднено: въ нижней половинѣ перекатами, а въ верхней половинѣ еще и порогами. Отъ Тобольска до впаденія въ Обь Иртышъ представляетъ грандіозный водный путь, гдѣ въ самую малую воду суда могутъ плавать на осадкѣ 12 четв.

Изъ притоковъ Иртыша важнѣйшіе: *Тоболъ*, *Ишимъ* и *Конда*. Послѣдняя отличается многоводіемъ, но проходитъ по безлюдной мѣстности. Ишимъ могъ бы быть судоходенъ, но онъ крайне неустроенъ, масса мельницъ, которыя и мѣшаютъ судоходству. Тоболъ вполнѣ судоходенъ отъ устья Туры на протяженіи 220 вер. Выше Туры также ходятъ пароходы до Ялуторовска и Кургана. До Ялуторовска рѣку можно считать судоходной во все время навигаціи, до Кургана только весной. Въ прежнее время Тоболъ былъ значительно многоводнѣе. Нынѣ съ истребленіемъ лѣсовъ онъ сталъ мелокъ. Въ 1901 г. на нѣкоторыхъ перекатахъ глубина доходила до 12 вер.—явленіе раньше небывалое. Значительно глубже Тобола притокъ его—*Тавда*. Глубина перекатовъ 6—8 четвертей. Имѣетъ массу лѣсовъ, препятствіе для судоходства—многочисленныя карчи. Обслуживаетъ, главнымъ образомъ, Богословскіе заводы.

Существующее на рѣкахъ Обскаго бассейна судоходство сравнительно съ огромнымъ протяженіемъ рѣкъ, входящихъ въ его составъ, не велико, но по числу судовъ Обскій бассейнъ занимаетъ третье мѣсто среди рѣчныхъ бассейновъ Россійской Имперіи. Судоходство здѣсь началось задолго до

---

*) Р. Кеть входитъ въ составъ Обь-Енисейскаго воднаго пути. По р.р. Кети, Озерной и Ломоватой суда идутъ до р. Язевы, которая соединена Обь-Енисейскимъ каналомъ съ р. Касъ, притокомъ Енисея. Каналъ этотъ строился два раза, на него возлагались самыя радужныя надежды, тѣмъ не менѣе, значеніе его не велико, вслѣдствіе отдаленности отъ населенныхъ мѣстностей, а главнымъ образомъ потому, что суда изъ Тюмени никакъ не могутъ прибыть сюда ранѣе половины іюля, когда на рѣкахъ, соединенныхъ каналомъ наступаетъ крайнее мелководіе. Съ проведеніемъ великаго Сибирскаго пути возникло сомнѣніе въ цѣлесообразности огромныхъ затратъ на устройство канала; въ настоящее время онъ не имѣетъ почти никакого транзитнаго значенія.

того времени, когда струги Ермака въ первый разъ появились на водахъ Иртыша. Достовѣрно извѣстно, что р. Иртышъ еще задолго до покоренія Сибири служила средствомъ сообщенія мѣстнаго населенія съ внутренней Азіей. По этой рѣкѣ разъ въ 2 лѣта двигались караваны бухарскихъ купцовъ, которые перегружали свои товары изъ вьюковъ на суда въ теперешнемъ Усть-Каменогорскѣ и затѣмъ отправлялись внизъ по рѣкѣ, приставая на пути къ болѣе населеннымъ пунктамъ.

Послѣ покоренія Сибири важнѣйшимъ пунктомъ для сношеній Россіи съ Сибирью и далѣе съ Китаемъ сдѣлался Тобольскъ. Всѣ русскіе товары, назначенные въ Сибирь, стекались въ этотъ городъ и отсюда развозились по рѣкамъ внутрь Сибири. Въ Тобольскъ же стекались сибирскіе товары для отправки въ Европу. Сюда прибывали по Иртышу бухарцы, которые имѣли право торговать здѣсь безпошлинно; съ конца XVII вѣка стали пріѣзжать и китайцы со своими товарами. Торговый путь изъ Москвы въ Сибирь шелъ рѣками: Москвой, Окой, Волгой и Камой до Соликамска, откуда товары шли сухопутно въ Верхотурье; между Верхотурьемъ и Тобольскомъ ходили постоянные казенные досчаники, на которыхъ за извѣстную плату плавали промышленники и перевозили свои товары. Далѣе Тобольска правильнаго сообщенія не было, но тамъ время отъ времени плавали царскіе досчаники, предназначенные для провоза служилыхъ людей и казенныхъ снарядовъ для сибирскихъ поселеній. Этими досчаниками пользовались и промышленники. Плыли мимо Сургута, Нарыма до Маковскаго Острога, гдѣ товары перегружались на подводы и везлись сухопутьемъ до Енисейска. Позднѣе промышленники стали составлять товарищества, строили стругъ и нагрузивъ на него разныхъ товаровъ, преимущественно хлѣбъ, отправлялись въ малоизвѣстныя страны въ цѣляхъ завязать сношенія съ инородцами.

Русскія сибирскія суда XVII вѣка.
А. Сибирскій дощаникъ для перевозки по рѣкамъ хлѣба, вина и проч. грузовъ. В. Сибирское мореходное судно (ладья прибрежняго плаванія). С. Сибирскій рѣчной каюкъ.

Въ общемъ однако судоходство по р.р. Обскаго бассейна развивалось слабо; для наиболѣе цѣнныхъ транзитныхъ грузовъ вплоть до появленія пароходовъ предпочиталась сухопутная зимняя доставка по причинѣ неизслѣдованности воднаго пути.

Первые пароходы на рѣкахъ Западной Сибири появились въ 40-хъ годахъ. Въ 1842 г. купецъ Мясниковъ получилъ привиллегію на 10 лѣтъ на содержаніе здѣсь пароходства. Мясниковъ передалъ эту привиллегію Поклевскому - Козеллъ, которымъ въ 1845 году былъ спущенъ на воду первый Сибирскій пароходъ «Основа»—60 силъ. Вскорѣ Поклевскимъ былъ построенъ еще одинъ пароходъ. Въ 1853 году здѣсь плавало 5 пароходовъ, а въ 1860 г. 12 пароходовъ, которые совершали буксирные рейсы между Тюменью и Томскомъ. Съ половины 60-хъ годовъ пароходство начинаетъ замѣтно развиваться, давъ исходъ громаднымъ непочатымъ богатствамъ растительнаго и животнаго царствъ. Въ 1865 г. на р. Обскаго бассейна считалось 23 парохода, въ 1876 г.—43; въ 1886 г.—58; въ 1900 г.—132 и наконецъ въ 1910 году—174 парохода. Въ 1871 г. установлены фирмой Колчинъ и Игнатовъ (впослѣдствіи Курбатовъ и Игнатовъ) правильные срочные рейсы между Тюменью и Томскомъ буксиро-пас. пароходами; въ 1880 г. установлены срочные рейсы между Тюменью и Семипалатинскомъ. До проведенія Сибирской ж. д. линія Тюмень-Томскъ отличалась сравнительнымъ оживленіемъ. Томскъ въ прежнее время служилъ центромъ торговой и промышленной жизни Сибири, сюда въ теченіе навигаціи шли европейскіе товары, а затѣмъ по наступленіи саннаго пути развозились далеко по окрестностямъ. Между Тюменью и Томскомъ совершали срочные рейсы

еженедѣльно пароходы Т-ва Курбатова и Игнатова. Пароходство работало хорошо, такъ какъ недостатка въ грузахъ не было, а фрахты держались высокіе. Картина измѣнилась съ проведеніемъ Великой Сибирской дороги; пароходство Курбатовъ и Игнатовъ не могло выдержать конкуренціи съ жел. дор., тѣмъ болѣе, что управленіе пароходства, встрѣчая лишь слабую конкуренцію, мало заботилось объ усовершенствованіи пароходовъ въ техническомъ отношеніи. Линія Тюмень-Томскъ стала давать одинъ убытокъ. Пришлось нѣсколько пароходовъ поставить на „приколъ", часть остальныхъ перевести на другія линіи, главнымъ образомъ Тюмень-Семипалатинскъ, Томскъ-Барнаулъ. Ту же участь испытали и другія пароходныя предпріятія.

Русско-Японская война и дальнѣйшее экономическое развитіе Сибири вновь дали толчекъ къ расширенію здѣсь пароходства. Съ увеличеніемъ народонаселенія верховья Оби и Иртыша стали производить значительный избытокъ хлѣбовъ (сибирская пшеница), которыя и направляются по жел. дор. въ Европейскую Россію съ пристаней Тюмень, Омскъ, Ново-Николаевскъ, а до нихъ подвозятся пароходами. Въ послѣднее время значительно увеличился сбытъ соли изъ Коряковскаго и смежныхъ съ нимъ озеръ, что также способствуетъ оживленію пароходнаго дѣла. Нѣкоторое время производилась доставка каменнаго угля изъ Экибастузскихъ копей въ г. Омскъ, что давало лишній заработокъ пароходствамъ; уголь однако оказался невысокаго качества и разработка его была прекращена. Хлѣбъ остается здѣсь, во всякомъ случаѣ, главнымъ грузомъ и отъ урожая его зависятъ финансовые результаты навигаціи.

Изъ плававшихъ въ 1910 году 174 паровыхъ судовъ болѣе половины принадлежали къ типу буксирныхъ; преобладаетъ типъ 80 сильныхъ пароходовъ, которые весной работаютъ въ малыхъ рѣкахъ, а лѣтомъ могутъ быть полезны въ Оби и Иртышѣ. Раньше плавало здѣсь много буксиро-пассажирскихъ пароходовъ, которые однако за послѣднее время всѣ вытѣснены легкими пароходами американскаго типа.

Крупныхъ пароходныхъ предпріятій здѣсь три, именно Т-во Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли имѣетъ 52 парохода, Богословское горнозаводское О-во—10 пароходовъ, М. Плотникова С-ья—9 пароходовъ. Товарищество Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли учреждено въ 1898 г. путемъ соединенія нѣсколькихъ фирмъ (во главѣ съ Т-вомъ Курбатовъ и Игнатовъ)—буксирное и пассажирское пароходство; въ 1912 г. съ нимъ слились, работавшія до того времени самостоятельно крупныя пароходныя предпріятія — Т. Д. И. Н. Корнилова Н-ки и Русско-Китайскаго Акціонернаго Общества. П-во Богословскаго Горнозаводскаго Общество перевозитъ грузы собственныхъ заводовъ; основано въ 1892 году. П-во Плотникова С-ья—буксирное и пассажирское. За немногими исключеніями пароходы построены на заводахъ Курбатова и Игнатова или же Персонъ и Гулетъ (закрытъ въ 1901 г.). Пароходы американскаго типа построены частью на Воткинскомъ казенномъ заводѣ, при чемъ машины и корпуса ихъ привозились въ Тюмень и здѣсь собирались, а частью на собственныхъ верфяхъ пароходствъ.

Непаровыхъ судовъ на р. Обскаго бассейна считается (данныя 1906 г.) 477; въ 1900 г. ихъ было 533; въ 1896 г.—369. Преобладающій типъ судовъ—баржи (1906 г.—280), однако меньшаго размѣра чѣмъ волжскія (30—36 саж. длины) для того, чтобы можно было работать, какъ на большихъ, такъ и на малыхъ рѣкахъ. Въ низовыхъ плесахъ Оби и Иртыша работаютъ парусныя и гребныя суда «каюки», представляющія прочную лодку 5—12 саж. длины; между Барнауломъ и Бійскомъ работаютъ сплавныя «суда», напоминающія верхне-днѣпровскія берлины.

Дѣятельность пароходствъ въ настоящее время обнимаетъ здѣсь слѣдующіе районы: 1) Обская линія между Тюменью и Бійскомъ по р.р. Турѣ, Тоболу, Иртышу, Оби съ промежуточными городами Тобольскъ, Томскъ, Барнаулъ, Бійскъ, протяженіемъ 3.417 вер., 2) Иртышская линія—Тюмень-Омскъ-Семипалатинскъ-Тополевъ мысъ на оз. Зайсанъ по р.р. Тура, Тоболъ, Иртышъ — 2.577 вер. 3) Тавдинская линія отъ д. Филькиной (прист. Богословскаго завода) до Тюмени по р. р. Сосьвѣ, Тавдѣ, Тоболу, Турѣ — 1.375 вер. Кромѣ этихъ главныхъ линій пароходы ходятъ отъ устья Иртыша до Обской губы на разстояніи 1.200 вер.; судоходство здѣсь имѣетъ или чисто промысловой характеръ, либо вспомогательный для обслуживанія рыбной промышленности. Временно не всю навигацію пароходы рейсируютъ: 1) по Турѣ и Ницѣ между пристанями Тюмень—Ирбитъ на 500 вер. протяженія; 2) вверхъ по Тоболу отъ устья Туры до Ялуторовска и Кургана на 600 вер.; 3) по р. Чулыму отъ устья до г. Ачинска—1.300 вер.

Оживленнѣе другихъ являются участки Тюмень-Омскъ-Семипалатинскъ и Томскъ-Барнаулъ-Бійскъ,

т. е. тѣ участки, гдѣ пароходство занимается подвозомъ грузовъ къ желѣзной дорогѣ изъ внутренней Сибири и обратно. На этихъ линіяхъ установлено правильное пассажирское пароходство по расписанію. Центральной пристанью на участкѣ Томскъ-Бійскъ считается Ново-Николаевскъ (при пересѣченіи р. Оби желѣзной дорогой), который растетъ съ чисто американской быстротой; къ нему перешло значеніе Томска, какъ транзитнаго пункта и вмѣстѣ съ тѣмъ вся торговля послѣдняго.

Главнѣйшая работа буксирнаго пароходства производится весной и отчасти осенью. Весной прежде всего начинаютъ работать пароходы, зазимовавшіе въ верховомъ плесѣ Иртыша—Семипалатинскъ-Павлодаръ-Омскъ, потомъ отправляются пароходы изъ Тюмени съ Ирбитскими ярмарочными грузами; въ то же время производится усиленное движеніе по р.р. Тавдѣ и Сосьвѣ: спускаютъ грузы Богословскіе заводы. По всѣмъ перечисленнымъ линіямъ пароходы спѣшатъ воспользоваться весеннимъ половодьемъ и провести баржи съ полнымъ грузомъ. Около половины мая освобождается отъ льда Обь и пароходы переходятъ работать на Обскую линію.

Согласно статистическимъ даннымъ М. П. С. общее количество всѣхъ товаровъ, отправленныхъ съ пристаней Обскаго бассейна, равнялось въ 1909 году—69.188 тыс. пуд. и возросло противъ средняго за пятилѣтіе 1908—04 г.г. на 12,3%. По отдѣльнымъ рѣкамъ это количество распредѣлялось: Обскія пристани дали 19.489 тыс. пуд., Иртышскія 20.615 тыс. пуд., Тобольскія 894 тыс. пуд., Тавдинскія 904 тыс. пуд., Сосьвинскія 1.825 тыс. пуд., Туринскія 10.238 т. пуд. и Томскія 4.166 тыс. пуд.

Главнѣйшіе товары, отправленные съ пристаней: хлѣбъ 20.529 тыс. пуд.; лѣсъ въ судахъ, плотахъ и на плотахъ 28.783 тыс. пуд.; соль 2.503 тыс. пуд.; металлы 1.254 тыс. пуд. Отправка хлѣба съ пристаней увеличивается (противъ средняго за пятилѣтіе 1908—904 г.г. возросла почти вдвое), отпускъ же лѣса значительно падаетъ. Главными пристанями по отправкѣ хлѣба являются: Камень 3.065 тыс. пуд., Барнаулъ 3.871 тыс. пуд., Семипалатинскъ 4.176 тыс. пуд., Павлодаръ 881 тыс. пуд., Тюмень 212 тыс. пуд. Изъ Павлодара кромѣ того идетъ много соли (1603 т. пуд.), а изъ Тюмени металловъ 275 тыс. пуд., нефти 543 тыс. пуд. По прибытіи товаровъ на первомъ мѣстѣ стоитъ Тюмень—всего 13.809 тыс. пуд. (въ томъ числѣ хлѣба 5.391 тыс. пуд.), Омскъ 11.570 т. п. (хлѣба 2.228 тыс. пуд.), Ново-Николаевскъ 10.864 т. п. (хлѣба 6.354 тыс. пуд.), Томскъ 9.259 тыс. пуд. (хлѣба 3.197 тыс. пуд.).

Амурскій бассейнъ.

Р. *Амуръ* образуется изъ сліянія двухъ рѣкъ Шилки и Аргуни; первая въ свою очередь беретъ начало отъ сліянія тоже двухъ рѣкъ Ингоды и Онона. По *Ингодѣ* производится сплавъ лѣса, заготовленнаго въ кабинетскихъ дачахъ или владѣніяхъ. *Ононъ* вполнѣ горная рѣка и для судоходства непримѣнима.

Шилка течетъ въ лѣсной долинѣ, окруженной горами Нерчинскаго и Яблоноваго хребтовъ. Вся длина Шилки 500 верстъ. Судоходство производится отъ Кокуя (13 верстъ выше Срѣтенска) до ст. Покровской на разстояніи 397 в. Судоходство здѣсь затруднительно, вслѣдствіе узкости фарватера, быстроты теченія, каменистости русла, многочисленности перекатовъ и проч. невзгодъ, вызываемыхъ горнымъ характеромъ рѣки; тѣмъ не менѣе, судоходство значительно облегчается обстановкой фарватера и освѣщеніемъ его на всемъ протяженіи. Отъ Кокуя до Нерчинска и выше до истоковъ Шилки производится сплавъ лѣса и проходятъ торговые баркасы (5—7 саж. длиной) нерчинскихъ купцовъ.

Аргунь вытекаетъ изъ озера Хайларъ, общая длина ея около 1,000 верстъ. Судоходство развито мало. Производится сплавъ лѣса во время половодья. На протяженіи 895 верстъ фарватеръ обставленъ предостерегательными знаками, но въ виду малаго количества плавающихъ судовъ онъ не освѣщается.

Въ 1908 году одинъ изъ Благовѣщенскихъ купцовъ вошелъ съ ходатайствомъ о предоставленіи субсидіи отъ Правительства на содержаніе рейсовъ по Аргуни, но такъ какъ предприниматель не имѣлъ подходящихъ по условіямъ плаванія пароходовъ, то ему было отказано.

Зея (лѣвый притокъ Амура) свыше 1,300 верстъ, беретъ начало въ южной части Станового хребта и впадаетъ въ Амуръ около г. Благовѣщенска, имѣетъ горный характеръ и отличается быстрой перемѣной своихъ горизонтовъ, при чемъ даже въ нижней части рѣки глубина доходитъ иногда до $2^1/_2$ футъ. Обставленнаго фарватора 606 верстъ, необставленнаго 317. Судоходство до сего времени было незначительно и производилось, главнымъ образомъ, для нуждъ мѣстныхъ золотопромышленныхъ компаній. Въ настоящее время съ проведеніемъ Амурской ж. д., которая пересѣкаетъ р. Зею у вновь основаннаго г. Алексѣевска (150 верстъ отъ устья), нужно ожидать сильнаго развитія судоходства на участкѣ Алексѣевскъ-Устье. Уже въ навигацію 1912 г. судоходство на немъ отличалось небывалымъ оживленіемъ, такъ какъ по р. Зеѣ производился подвозъ къ строющейся дорогѣ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ. Городу же Алексѣевску предстоитъ блестящая будущность; къ нему вѣроятно перейдетъ торговое и административное зна-

ченіе Благовѣщенска, оставшагося въ сторонѣ отъ Амурской магистрали.

Бурея (лѣвый притокъ Амура) 700 верстъ длины; впадаетъ въ Амуръ близъ ст. Скобельцыной. Сплавъ возможенъ верстъ на 600 отъ устья, верстъ же на 400 въ удобную воду Бурею посѣщаютъ иногда пароходы, обслуживающіе нужды золотопромышленныхъ компаній.

Сунгари—правый притокъ Амура около 2,000 в. длины, течетъ въ предѣлахъ Китайской Имперіи. Судоходство по р. Сунгари совершается отъ устья до г. Гирина. Пароходство развито, такъ какъ районъ Сунгари заключаетъ въ себѣ плодородную мѣстность съ такими населенными пунктами, какъ Харбинъ, Гиринъ, Бодунэ и друг. Главнымъ препятствіемъ для судоходства служитъ группа Сансинскихъ перекатовъ (длина 26 верстъ), расположенныхъ, какъ разъ, по срединѣ между Харбиномъ и устьемъ рѣки.

Уссури (правый притокъ Амура) впадаетъ у г. Хабаровска. Сліяніе двухъ рѣкъ Да-убихэ и Ала-хэ даютъ начало рѣкѣ Уссури. Длина около 850 вер., теченіе спокойное по равнинной мѣстности. Судоходна, но не во все время навигаціи, такъ какъ глубина на перекатахъ иногда доходитъ до 2 фут. Отъ устья до ст. Иманъ (379 верстъ) обставлена предостерегательными знаками.

Амуръ по навигаціоннымъ свойствамъ раздѣляется на три части: Верхній Амуръ (844 вер.—отъ Покровки, расположенной въ 6 вер. отъ сліянія Шилки и Аргуни, до Благовѣщенска), Средній (929 вер. отъ Благовѣщенска до Хабаровска), Нижній (885 вер.—Хабаровскъ - Николаевскъ). Верхній Амуръ протекаетъ, такъ же какъ и Шилка, среди скалистыхъ береговъ, но по мѣрѣ приближенія къ Благовѣщенску горы отходятъ и берега Амура представляютъ обширную низменность. Въ мелководіе глубина перекатовъ здѣсь доходитъ до $3^1/_2$ фут. Средній Амуръ течетъ среди низкихъ болотистыхъ береговъ, за исключеніемъ мѣста, гдѣ рѣка пробиваетъ Буреинскій хребетъ и Малый Хинганъ (на 145 верстъ). Рѣка здѣсь многоводна, глубина на перекатахъ большей частью $4^1/_2$—$5^1/_2$ фут. и лишь въ исключительно мелководные года опускается до $3^1/_2$ фут. Нижній Амуръ—берега гористы (справа отроги Сихото-Алинскаго хребта, слѣва Буреинскаго хребта), рѣка многоводна, перекатовъ немного, въ исключительно мелководные года глубина на 1—2 перекатахъ опускается до $5^1/_2$ фут.

Пароходство на Амурѣ стало развиваться съ начала 70-хъ годовъ. Старѣйшимъ пароходнымъ Обществомъ здѣсь является «Товарищество Амурскаго Пароходства», возникшее въ 1872 г. Послѣднее работало не важно и года три тому назадъ, вслѣдствіе постоянныхъ убытковъ, ликвидировало свои дѣла.

Въ 1894 году возникло «Амурское Общество Пароходства и Торговли». Дѣла его въ началѣ были тоже не особенно удачны и въ 1900 г. оно подпало подъ администрацію, но затѣмъ дѣло улучшилось и въ 1911 году администрація вновь передала дѣло акціонерамъ. «Амурское Общество Пароходства и Торговли» самое крупное пароходство на Амурѣ и въ то же время единственное, поддерживающее здѣсь регулярные почтово-пассажирскіе рейсы. Такихъ рейсовъ Общество обязано совершать по договору съ Правительствомъ, отъ котораго оно получаетъ субсидію, не менѣе 32. Рейсы пароходствомъ совершаются по двумъ линіямъ: 1) Срѣтенскъ-Благовѣщенскъ, 2) Благовѣщенскъ-Николаевскъ.



Почтовый пароходъ „Цесаревичъ" Амурскаго О-ва Пар. и Торг., нижняго плеса Амура (Благовѣщенскъ—Николаевскъ).

Пароходы частныхъ судовладѣльцевъ какого либо расписанія не придерживаются и отправляются въ рейсъ только въ томъ случаѣ, если для судна есть грузъ и въ томъ направленіи, куда адресованы принятые на доставку грузы. Средствомъ для оповѣщенія пассажировъ и грузоотправителей въ необходимыхъ случаяхъ служатъ газетныя публикаціи и афиши.

Пароходство для частныхъ владѣльцевъ не служитъ здѣсь источникомъ исключительнаго заработка, а есть дѣло второстепенное побочное, существующее

при главномъ предпріятіи. Не будучи заинтересованными, главнымъ образомъ, въ доходахъ отъ пароходства отдѣльные владѣльцы не соединяются въ коопе-



Почтовый пароходъ „Графъ Путятинъ" Амур. О-ва Пар. и Торг., верхняго плеса Амура (Срѣтенскъ—Благовѣщенскъ).

раціи и работаютъ каждый за свой рискъ и по своему плану.

Грузооборотъ Амурскихъ пристаней за последнее время очень быстро увеличивается. По даннымъ М. П. С. въ 1904 году съ Амурскихъ пристаней отправлено всѣхъ грузовъ 14,1 милл. пуд., прибыло 16,1 милл. пуд.; въ 1906 г. отправлено 22,7 милл. пуд., прибыло 23,9 милл.; въ 1909 г. отправлено 28,9 милл., прибыло 36,4 милл. пуд. Главными грузами являются лѣсъ (за 1909 г. отправлено 15,6 милл. пуд.), хлѣбъ (6,3 милл. пуд.), рыба (1,7 милл. пуд.). Общій грузооборотъ Амурскаго бассейна въ 1909 г. слѣдовательно равнялся 64 милл. пуд., въ 1911 г. онъ былъ не ниже 80 милл. пуд. Параллельно съ развитіемъ грузооборота увеличивается и флотъ р. Амура. Такъ въ 1897 г. на Амурѣ плавало 94 парохода и 123 баржи; въ 1902 г.—153 пар. и 218 бар.; въ 1908 г.—211 пар. и 278 бар.; въ 1911 г. количество пароходовъ на Амурѣ увеличилось до 253, а баржей до 293. Въ одну зиму 1910—11 г.г. для Амура строилось 21 пароходъ и 6 моторныхъ судовъ и 24 баржи. Такая лихорадочная постройка объясняется надеждой на сильное движеніе желѣзнодорожныхъ матеріаловъ для постройки Амурской дороги. Новые пассажирскіе пароходы строятся исключительно американскаго типа, да и старые постепенно передѣлываются по этому типу. Среди пассажирскихъ и товарныхъ пароходовъ много заднеколесныхъ въ деревянныхъ корпусахъ, американскаго типа: они доступны по стоимости и по удобству постройки и пригодны для горныхъ рѣкъ, по которымъ во время разлива движеніе двухколесныхъ пароходовъ вслѣдствіе наносовъ невозможно. Особенностью Амурскаго парового флота являются двухъ-этажные буксиро-пассажирскіе пароходы американскаго типа, которые идутъ съ баржей или безъ оной, смотря по надобности. На другихъ русскихъ рѣкахъ подобнаго типа пароходовъ не встрѣчается. Лучшимъ пароходомъ на Амурѣ по роскоши отдѣлки и быстроходности считается «Василій Алексѣевъ», принадлежащій «Т. Д. В. Алексѣевъ». По грузоподъемности (до 40 тысячъ пудовъ) первымъ пароходомъ является «Слава» С. П. Попова, постройки Сормовскаго завода, вышедшій въ 1912 г.

Баржи строятся въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ изъ желѣза и стали (въ 1911 г. желѣзныхъ баржей считалось 170, дерев. 123); какъ пароходы, такъ и баржи въ цѣляхъ приспособленія для плаванія по мелкимъ районамъ рѣкъ здѣсь не строятся большого размѣра: обычно баржа имѣетъ длину 30 саж., ширину 4—5 саж. и поднимаетъ груза 25—30 тыс. пуд. Топливо на всѣхъ пароходахъ дровяное. Плавучихъ пристаней—дебаркадеровъ на Амурѣ очень мало. Они имѣются лишь у Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна и у Амур. О-ва Парох. и Торг. да и то только въ большихъ пунктахъ: въ Благовѣщенскѣ, Хабаровскѣ, въ Срѣтенскѣ и Николаевскѣ. Въ остальныхъ мѣстахъ пароходы пристаютъ или къ береговымъ эстокадамъ, или же подходятъ прямо къ берегу и бросаютъ якорь.

Заказываются желѣзныя суда преимущественно заграницей, лишь въ послѣднее время появились на Амурѣ пароходы постройки Общества «Сормово» и администраціи по дѣламъ Валенкова (судостроительный заводъ въ Муромѣ на Окѣ). Построенные заграницей суда собираются на болты и въ разобранномъ видѣ отправляются во Владивостокъ или Николаевскъ. Доставленныя части судовъ во Владивостокѣ отправляются оттуда по Уссурійской ж. д. до ст. Иманъ, гдѣ на р. Имѣ и собираются въ

судно, которое уже самостоятельно слѣдуетъ черезъ р. Уссури на Амуръ. Иногда заграницей заказываются только машины для пароходовъ, а корпуса строятся здѣсь. Пароходы же, построеные въ Европ. Россіи идутъ въ разобранномъ видѣ по ж. д. до Срѣтенска и здѣсь собираются. Изъ мѣстныхъ судостроителей слѣдуетъ отмѣтить Бр. Кудяковыхъ, построившихъ нѣсколько пароходовъ, затѣмъ Колюжнаго, построившаго 5 шхунъ и 5 моторныхъ катеровъ, Товарищество Миронова и Кривенко, построившихъ одну большую морскую шхуну и проч.

Судоводители (командиры и машинисты) на пароходахъ Амурскаго бассейна обязательно должны имѣть образовательный цензъ рѣчного училища. Раньше даже лоцмана обязаны были держать экзаменъ при рѣчномъ училищѣ, но въ послѣднее время освобождены отъ этого обязательства. Продолжительность навигаціи въ различныхъ пунктахъ Амурскаго бассейна не одинакова и колебанія бываютъ значительны до 25—30 дней въ разные годы. На сокращеніе навигаціи вліяетъ то обстоятельство, что по малому числу зимовокъ на Амурѣ, въ особенности расположенныхъ у населенныхъ пунктовъ, пароходы спѣшатъ заблаговременно становиться въ затонъ, чтобы не зимовать гдѣ-нибудь среди плеса.

Въ заключеніе необходимо упомянуть объ Амурской военной флотиліи. На Амурѣ плаваетъ въ настоящее время 18 канонерокъ; 8 изъ нихъ бронированные съ двигателями Дизеля, постройки Балтійскаго завода для Нижняго Амура и 10 небронированныхъ для Верхняго Амура, построенныхъ Сормовскимъ заводомъ; кромѣ канонерокъ имѣется также нѣсколько посыльныхъ и мелкихъ судовъ съ береговой базой, расположенной 12 верстъ ниже г. Хабаровска.

Развитіе судоходства на остальныхъ рѣкахъ Европейской Россіи видно изъ таблицы, помѣщенной на стр. 26, составленной на основаніи статистич. данныхъ Мин. Пут. Сообщ., которыя оно стало опубликовывать съ 1884 г.

Историческіе очерки отдѣльныхъ пароходныхъ предпріятій.

Пароходное Общество по Волгѣ, учрежд. въ 1843 г.

Пароходное Общество по Волгѣ начало свою дѣятельность съ капиталомъ въ 225.000 руб., который почти цѣликомъ былъ употребленъ на покупку парохода „Волга". Такимъ образомъ пароходъ этотъ въ первое время составлялъ все имущество компаніи.

Учредители тѣмъ не менѣе были полны самыхъ свѣтлыхъ надеждъ на этого единственнаго своего работника и надежда эта ихъ не обманула. Забуксировавъ въ 1846 г. 15-го мая въ Самарѣ два подчалка съ грузомъ пшеницы въ 150.000 пудовъ, „Волга" вывела свой караванъ въ Рыбинскъ, пройдя это разстояніе въ 1.400 верстъ въ 13 дней—со скоростью немыслимой въ то время. Затѣмъ „Волга" сдѣлала въ ту же навигацію еще два рейса, перевезя въ общей сложности 246.000 пудовъ и заработавъ по средней цѣнѣ фрахта 16,2 коп. съ пуда—40.000 руб. Расходъ же по эксплоатаціи выразился въ 27.000 руб. Результатъ блестящій въ особенности, если принять во вниманіе всѣ неблагопріятныя условія плаванія того времени. Недовѣріе къ дѣлу побѣждено было уже въ концѣ первой навигаціи; тѣ же капиталисты, которые съ трудомъ дѣлали свои первые взносы стали хлопотать о расширеніи дѣла.

Въ виду этого Общество, увеличивъ свой капиталъ до 1 мил. руб., заказало въ Голландіи 2 парохода по 460 силъ, которые въ 1848 г. и прибыли на Волгу; новые пароходы были названы: „Самсонъ" и „Геркулесъ". Въ тотъ же годъ Общество впервые построило 12 собственныхъ баржей, а въ 1849 году еще 2. Къ 1857 году количество баржей доходило уже до 35. Баржи имѣли размѣры 45—55 саж. въ длину при 14—15 арш. ширины. Каждая баржа поднимала до 75.000 пуд. груза. Для „Самсона" и „Геркулеса" полный грузъ былъ три баржи всего около 200 тыс. пудовъ. Баржи строились въ Рыбинскѣ, гдѣ у Общества была своя верфь и свой механическій заводъ. Пароходы Общества работали непрерывно всю навигацію. Первые два-три весеннихъ рейса отъ Самары до Рыбинска, затѣмъ въ началѣ іюля рейсъ съ ярмарочными грузами изъ Астрахани, затѣмъ по выводкѣ этого каравана тоже рейсъ изъ Астрахани въ Нижній съ рыбными грузами. Послѣ ярмарки около Успеньева дня выходилъ изъ Н. Новгорода обратный караванъ ярмарочныхъ грузовъ внизъ до Астрахани. Осенью въ сентябрѣ и октябрѣ возили малосольную рыбу, выходя въ послѣдній разъ около 20-го октября съ одной баржей. Фрахты въ то время

стояли за 1-й рейсъ отъ Самары до Рыбинска 20—30 коп. съ пуда; во второй—18—22 коп.; ярмарочные грузы отъ Астрахани до Н. Новгорода вверхъ 50—70 коп., внизъ 40—60 коп. съ пуда. Ходъ пароходовъ съ караваномъ отъ Самары до Рыбинска продолжался около 25 дней, что объясняется во первыхъ

НАЗВАНІЯ РѢЧНЫХЪ БАССЕЙНОВЪ.	Годы.	ПАРОВЫЯ СУДА.									Непаровыя суда.	Годы.	Количество грузовъ (въ тысяч. пуд.).		Въ томъ числѣ плотовъ (въ тыс. п.).	
		Пассажир.	Тов.-пасс.	Товарныя.	Букс.-пас.	Буксирныя.	Туэрныя.	Служебныя.	Разныя.	Итого.			Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
Печора	97	—	—	—	3	2	—	—	—	5						
	906	—	1	—	5	12	—	—	—	18	17					
Мезень	97	—	—	—	—	1	—	—	—	1						
	906	—	—	—	1	4	—	1	—	6						
Онега	97	—	—	—	—	6	—	—	—	6	123**)	1899	6378	6378	6260	6260
	906	1	—	—	1	6	—	—	—	8	55	1909	13787	13787	13725	13725
Нарова съ Лугою	85	—	—	—	—	—	—	—	—	14	55*)					
	97	11	1	—	1	4	—	1	—	18	124**)	1899	24945	24945	19611	19611
	906	7	3	—	7	8	—	10	—	35	130	1909	39339	39339	26740	26740
Чудское и Псковское озера	97	6	2	1	—	5	—	1	—	15	334**)					
	906	5	1	—	6	4	—	4	—	20	545					
Западная Двина	85	18	—	—	1	21	—	—	2	42						
	97	35	21	2	1	44	—	8	—	111		1899	118862	114574	69968	66321
	906	34	36	7	5	84	—	14	—	180	823	1909	136462	120538	101134	85276
Виндава	97	—	2	—	—	—	—	—	—	2						
	906	—	2	—	—	—	—	—	—	2						
Нѣманъ	85	6	—	7	—	—	—	1	—	14	696*)					
	97	6	3	3	4	—	—	3	—	19	492**)	1899	68281	69528	60704	61846
	906	4	8	1	10	5	—	7	—	35	365	1909	128702	126074	113244	110990
Висла	85	5	1	—	13	2	—	2	—	23						
	97	23	1	1	—	2	—	11	—	38	425**)	1899	4958	20073	4918	19800
	906	30	2	3	2	5	—	11	—	53	401	1909	3119	13542	2406	12401
Днѣстръ	85	—	—	—	—	5	—	—	—	5	660*)					
	97	1	2	—	1	7	—	1	—	12	329**)	1899	16523	16168	8495	8143
	906	7	1	—	—	5	—	3	—	16	277	1909	8537	8266	1543	1378
Донъ	85	—	—	—	—	—	—	—	—	97	866*)					
	97	7	26	52	3	71	—	10	1	170	516**)	1899	49140	46099	14048	8348
	906	2	31	65	9	76	—	—	12	195	471	1909	46773	46544	7958	7958
Кура	97	—	1	—	—	—	—	1	—	2						
	906	—	3	—	5	12	—	4	—	24	181					
Кубань	900	—	—	—	—	—	—	—	—	7						
	906	2	—	2	3	1	—	—	1	9	131					
Енисей съ Байкаломъ	96	—	—	—	—	—	—	—	—	25						
	906	1	1	5	17	16	—	20	—	60		1909	10758	10740	4755	4160
Лена	96	—	—	—	—	—	—	—	—	15						
	906		9	—	15	2	—	—	—	26						
Аму-Дарья	96	—	—	—	—	—	—	—	—	4						
	906	—	—	—	5	1	—	—	—	6	13					

*) Данныя 1884 года.
**) Данныя 1895 года.

тѣмъ, что ночью караванъ останавливался, во вторыхъ, необходимостью долгихъ остановокъ для погрузки дровъ: „Геркулесъ" сжигалъ въ сутки 12 пятириковъ и чтобы имѣть запасъ по крайней мѣрѣ на трое сутокъ, долженъ былъ принимать не менѣе 35 пятириковъ, 20 изъ которыхъ подавали на пароходъ, а 15 пятириковъ на баржу.

Тяжелы были условія плаванья въ то время. До конца 60 годовъ Волга оставалась въ своемъ первобытномъ видѣ безъ картъ, безъ обстановки; при несчастіи, постигшемъ караванъ, приходилось во всемъ справляться собственными силами. Самое плаванье было почти сплошь съ наметкой, т. е. постояннымъ промѣромъ глубины въ виду многочисленныхъ перекатовъ и постояннаго измѣненія рѣчного дна отъ движенія песковъ и карчей.

Наконецъ, не было людей знакомыхъ съ Волгой: выписанные изъ-за границы шкипера и капитаны, какъ совсѣмъ не имѣвшіе понятія о Волгѣ, являлись мало удовлетворительными. Пароходное Общество „по Волгѣ" явилось воспитателемъ полезнаго и способнаго состава служащихъ для пароходнаго дѣла изъ мѣстныхъ жителей и несомнѣнно оказало немаловажную услугу для своихъ послѣдователей.

До 1857 года Общество занималось только перевозкой кладей, въ этомъ же году оно установило и пассажирское движеніе между Казанью и Астраханью, построивъ для этого въ Англіи пароходы „Царь" и „Царица". Ранѣе потребности въ пассажирскомъ движеніи на этомъ плесѣ удовлетворялись слѣдующимъ образомъ:

На одну изъ баржъ, причаленныхъ къ астраханскому каравану, Общество пускало за плату торговцевъ-армянъ и персовъ, товары которыхъ большею частью тутъ же шли на Нижегородскую ярмарку. Правда на баржѣ были устроены отдѣленія для I и II классовъ и даже установленъ тарифъ 20 руб. въ I классѣ и 12 руб. во II классѣ отъ Астрахани до Нижняго, но путь этотъ совершался въ теченіи цѣлаго мѣсяца. Продовольствовались пассажиры сами, закупая провизію во время остановокъ каравана и только для варки пищи поперекъ баржи устанавливались огромныя плиты съ кубами для кипяченія воды. На баржѣ распоряжался и наблюдалъ шкиперъ, жены же этихъ шкиперовъ обыкновенно готовили пассажирамъ кушанья. Когда на пассажирской баржѣ не хватало мѣста устраивались изъ лубковъ навѣсы и каюты на обыкновенныхъ товарныхъ баржахъ и даже такое помѣщеніе пассажиры считали любезностью со стороны общества, дѣлавшеюся для нихъ лишь, какъ для крупныхъ грузоотправителей. III класса вовсе не было и простого люда на баржи не брали.

Пароходы „Царь" и „Царица" отличавшіеся неслыханными до тѣхъ поръ удобствами и вмѣстѣ съ тѣмъ скоростью хода произвели конечно очень сильное впечатлѣніе и на нихъ смотрѣли, какъ на диковинку. Ходили они только отъ Казани до Астрахани; на перевозку же пассажировъ выше Казани общество „по Волгѣ" вошло въ соглашеніе съ обществами „Самолетъ" и „Дружина" Въ періодъ 60—63 г. общество построило по образцу двухъ предыдущихъ пароходовъ—пароходы: „Царевичъ" и „Царевна", „Князь" и „Княгиня" и въ 1863 году продолжило линію до Нижняго. Впослѣдствіи были выстроены пароходы „Государь" и „Государыня". Вообще пассажирское дѣло все болѣе и болѣе расширялось, буксирное наоборотъ, падало. Въ 1880 году Общество впервые построило пароходъ американскаго типа подъ названіемъ, „Императоръ", передѣлавъ его изъ буксирнаго парохода „Москва". Въ 1891 г. Общество построило на Мотовилихинскомъ заводѣ спеціально пассажирскіе пароходы американскаго типа: „Бояринъ" и „Боярыня", пароходы эти отличались большой быстроходностью и роскошью отдѣлки, но принимали мало груза, а сжигали топлива много, почему являлись для общества невыгодными. Въ этихъ видахъ Общество стало заказывать всѣ свои послѣдующіе пароходы на Сормовскихъ заводахъ, которые уже съ давнихъ поръ славились отличной постройкой пароходовъ. Въ 1904 году Общество продолжило свою линію до Рыбинска, для каковой цѣли были построены небольшіе пароходы американскаго типа, отличающіеся малой осадкой, но вмѣстѣ съ тѣмъ необыкновенной въ томъ плесѣ скоростью и комфортомъ. Для астраханской же линіи Общество, начиная съ послѣднихъ годовъ истекшаго столѣтія строило по одному, по два парохода, такъ что линію эту оно довело нынѣ до ежедневнаго отправленія; при томъ же всѣ пароходы общества новѣйшей постройки, такъ что пароходное общество „по Волгѣ", будучи первымъ по времени своего основанія, является въ то же время однимъ изъ первыхъ по богатству своего флота.

Не такъ блестяща была судьба буксирнаго пароходства. Въ 80-хъ годахъ пароходы Общества „По Волгѣ" „Самсонъ" и „Геркулесъ" и другіе являлись уже устарѣвшими; кромѣ того само по себѣ буксирное дѣло, благодаря конкуренціи пассажирскихъ пароходовъ все болѣе и болѣе падало. Кончилось дѣло тѣмъ, что Общество стало продавать свои буксирные пароходы и въ началѣ XX столѣтія окончательно ликвидировало буксирное дѣло, сдѣлавшись такимъ образомъ спеціально пассажирскимъ пароходствомъ.

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій".

(по Волжскому пароходству).

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій" образовалось изъ двухъ самостоятельныхъ Обществъ—морского „Кавказъ" и рѣчного „Меркурій". Первымъ по

времени возникновенія было Общество „Меркурій", уставъ котораго утвержденъ 9-го апрѣля 1849 года, причемъ основной капиталъ его былъ опредѣленъ въ 750.000 р., раздѣленныхъ на 3.000 акцій по 250 руб. каждая. Учредителями этого Общества состояли: д. ст. сов. В. В. Скрипицынъ и ст. сов. Н. А. Жеребцовъ.

Открытіе дѣйствій Общества послѣдовало въ 1850 г., причемъ въ первый же годъ было построено два парохода „Мининъ" и „Пожарскій" по 200 силъ каждый и 6 баржей, кромѣ того до 27 мелкихъ судовъ. Общество занималось, главнымъ образомъ, буксировкой судовъ, хотя практиковало и перевозку пассажировъ на особаго типа баржахъ, подобно пароходству Общества „по Волгѣ". Дѣла Общества шли очень успѣшно и оно давало до 20% дивиденда акціонерамъ. Въ 1858 г. къ Обществу „Меркурій" присоединилось вновь образованное пароходное предпріятіе „Русалка". Весь флотъ Общества къ этому времени состоялъ изъ 13 пароходовъ, 1 кабестана и 46 баржъ. Въ томъ же году послѣдовало соединеніе Общества „Меркурій", съ морскимъ Обществомъ „Кавказъ", учредителемъ котораго состоялъ Предсѣдатель Правленія Общества „Меркурій" извѣстный административный и финансовый дѣятель Николай Александровичъ Новосельскій. Такимъ образомъ Общество „Меркурій" съ 1858 года стало работать подъ фирмою „Кавказъ и Меркурій". Пароходы этого Общества совершали рейсы между Н.-Новгородомъ и Астраханью, а также и по р. Камѣ между Казанью и Пермью, причемъ перевозились, какъ грузы, такъ и пассажиры. Перевозка пассажировъ первоначально производилась на баржахъ, затѣмъ стали ихъ помѣщать на пароходахъ, которые ходили по установленному расписанію съ одной легкой баржей и назывались буксиро-пассажирскими. На этихъ пароходахъ уже появляются раздѣленія пассажировъ на три класса. Затѣмъ пассажирскіе пароходы стали ходить уже безъ баржей, перейдя такимъ образомъ къ типу легко-пассажирскаго пароходства.

Дѣятельность Общества по р. Камѣ продолжалась очень короткое время, затѣмъ Общество сосредоточило все свое вниманіе исключительно на коренной Волгѣ. Устройство пассажирскихъ пароходовъ Общества, послѣ того, какъ Общество, подобно другимъ пароходствамъ, перенесло всякаго рода измѣненія и усовершенствованія, завершилось постройкой въ 1870 году парохода американскаго типа подъ названіемъ „Императоръ Александръ II", каковой типъ сохранился и доселѣ. Постройка этого парохода была поручена Бельгійскому заводу „Кокериль". Осенью 1869 г. пароходъ былъ частями доставленъ въ Спасскій затонъ (гдѣ у Общества имѣлись свои механическія мастерскія, начало которымъ было положено Обществомъ „Меркурій"). Пароходъ этотъ, благодаря своему прекрасному устройству, удобству помѣщеній для пассажировъ и неизвѣстной дотолѣ быстротѣ хода, составилъ выгодное пріобрѣтеніе для Общества и цѣлую эпоху въ волжскомъ дѣлѣ. Пароходъ имѣлъ однако очень существенный недостатокъ, а именно поднималъ мало груза. Между тѣмъ потребность въ быстрой перевозкѣ грузовъ стала въ это время особенно сильно чувствоваться. Ярмарочные, а также многіе кавказскіе и средне-азіатскіе товары уже не могли довольствоваться той медленной перевозкой, какая производилась раньше на буксирныхъ пароходахъ. Правленіе Общества „Кавказъ и Меркурій", идя на встрѣчу современнымъ требованіямъ, составило проектъ парохода американской системы, который могъ бы перевозить до 30 тыс. пудовъ груза и имѣть пассажирскія помѣщенія.

Каждый такой пароходъ могъ замѣнить собой буксирный пароходъ и срочную баржу, доставляя при этомъ грузы вдвое скорѣе. Какъ чертежъ, такъ и постройка, произведенная заводомъ въ Спасскомъ затонѣ (въ 1870 г.), оказались весьма удачными. Эти пароходы были названы: „Екатерина II", „Петръ Великій", „Дмитрій Донской" и „Александръ Невскій".

Совершенствуя типы пароходовъ Правленіе не оставляло безъ вниманія и двигающіе ихъ механизмы. На пароходахъ Общества впервые на Волгѣ появилось, ставшее впослѣдствіи общепринятымъ—отопленіе пароходовъ нефтяными остатками. Введеніемъ этого отопленія Общество обязано, главнымъ образомъ, трудамъ своего механика Ленца, по имени котораго названъ, изобрѣтенный имъ приборъ для отопленія (форсунка Ленца). Затѣмъ Правленіе, въ виду начавшагося за границей распространенія машинъ „Компаундъ", приступило къ постепенной замѣнѣ устарѣвшихъ машинъ новыми.

Въ 1880 г. на заводѣ Общества былъ построенъ пароходъ Іоаннъ Грозный (нынѣ В. К. Владиміръ), поднимающій до 40.000 пудовъ, при осадкѣ 5½ футъ, а въ 1882 г. пароходъ „Фельдмаршалъ Суворовъ" по такому же типу, какъ „Александръ II". Быстрый ходъ, роскошное убранство, наконецъ устроенное на немъ впервые на Волгѣ электрическое освѣщеніе привлекли къ нему вниманіе публики и составили для Общества такую же рекламу, какъ въ свое время „Императоръ Александръ II". Послѣ этого Общество на своемъ заводѣ построило еще нѣсколько пароходовъ, какъ то: „Святославъ", „Владиміръ Мономахъ", „Великая Княгиня Ольга Николаевна" и др.*), но затѣмъ оно признало для себя болѣе выгоднымъ производить постройку на чужихъ заводахъ. Такъ въ 1903 г. на Сормовскихъ заводахъ былъ построенъ пароходъ „Великій Князь Александръ Михаиловичъ". Пароходъ этотъ по своей грузоподъемности и удобному распо-

*) За прекрасную постройку пассажирскихъ пароходовъ и за выработку хорошихъ и практичныхъ типовъ грузовыхъ пароходовъ, послужившихъ образцомъ для другихъ пароходныхъ обществъ, О-ву „Кавказъ и Меркурій" на Всероссійской Выставкѣ въ Н. Новгородѣ присуждено право изображенія Государственнаго герба.

ложенію кают оказался въ высшей степени удачнымъ. На тѣхъ же Сормовскихъ заводахъ построенъ быстроходный пароходъ „Императрица Марія Ѳеодоровна", оказавшійся также во всѣхъ отношеніяхъ удачнымъ.

Новѣйшею заслугою Общества „Кавказъ и Меркурій" передъ отечественнымъ судоходствомъ является постройка пассажирскихъ американскаго типа двухвинтовыхъ быстроходныхъ „теплоходовъ", т. е. судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія. Въ 1911 г. вышелъ съ Коломенскаго завода первый пробный теплоходъ „Бородино". Опытъ оказался очень удачнымъ и Общество заказало тому же Коломенскому заводу четыре теплохода, которые и вышли на Волгу въ навигацію 1912 года. Разумѣется, по своему устройству и удобству для пассажировъ теплоходы представляютъ послѣднее слово науки и техники.

Въ настоящее время пароходы Общества совершаютъ ежедневно рейсы между Рыбинскомъ и Н.-Новгородомъ (въ линіи ходятъ пароходы, арендованные у Зарубина) и между Н.-Новгородомъ и Астраханью. На послѣднемъ плесѣ Общество содержитъ двѣ линіи, скорую и пассажирскую. Пароходы первой линіи отличаются быстроходностью и можно сказать сказочной роскошью помѣщеній; въ нее между прочимъ включены 5 новыхъ теплоходовъ Общества; пароходы второй линіи— необыкновенной грузоподъемности при очень мелкой осадкѣ. Это послѣднее обстоятельство имѣетъ очень важное значеніе и выгодно выдѣляетъ товаро-пассажирскіе пароходы Общества „Кавказъ и Меркурій" отъ однородныхъ пароходовъ. Бывали навигаціи, что вслѣдствіе мелководія становились на якорь даже небольшіе пароходы, а такіе гиганты, какъ „Святославъ", „Владиміръ Мономахъ" свободно совершали свои рейсы*).

Помимо пассажирскихъ пароходовъ Общество имѣетъ нѣсколько буксирныхъ пароходовъ, преимущественно передѣланныхъ изъ пассажирскихъ, деревянныхъ и желѣзныхъ баржъ для перевозки грузовъ**).

Пароходное Общество „Самолетъ".

Въ іюлѣ 1852 года отставной капитанъ флота Владиміръ Александровичъ фонъ-Глазенапъ подалъ Главноуправляющему Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій прошеніе о дозволеніи учредить пассажирское пароходство между городами Тверью и Ярославлемъ.

*) Нынѣ благодаря разумному распредѣленію работъ по землечерпанію, всѣ низовыя пароходы доходятъ до Нижняго, что является огромной заслугой М. П. С. передъ судоходствомъ.

**) Весною 1913 г. О-во К. и М. пріобрѣло пассажирское п-во М. К. Кашиной, совершавшее рейсы Рыбинскъ—Пермь, и распространяетъ свою дѣятельность на Каму.

Въ особой запискѣ фонъ-Глазенапъ указывалъ, что онъ имѣетъ въ виду доставленіе публикѣ и рабочему классу скораго и дешеваго сообщенія между городами, находящимися на томъ протяженіи и сблизить эти города съ только что открытою СПБ.-Московскою желѣзною дорогою въ точкѣ пересѣченія ею р. Волги въ Твери.

5-го февраля 1853 г. на поданное прошеніе послѣдовалъ удовлетворительный отвѣтъ. Вслѣдъ за симъ В. А. Глазенапъ совмѣстно съ титулярнымъ совѣтникомъ Бехагель-фонъ-Адлерскронъ подали Министру Внутреннихъ Дѣлъ прошеніе въ которомъ ходатайствовали о разрѣшеніи учредить для упомянутой цѣли Товарищество на паяхъ подъ фирмою: „Самолетъ" и представляя проектъ устава Товарищества просили объ его утвержденіи.

Высочайшее утвержденіе устава Товарищества послѣдовало 30 октября 1853 года и этотъ день слѣдуетъ считать не только началомъ дѣятельности общества „Самолетъ", но вмѣстѣ съ тѣмъ и днемъ, въ который положено начало первому правильно организованному предпріятію для удобной и скорой перевозки пассажировъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ Имперіи, такъ какъ ранѣе правильнаго пассажирскаго сообщенія на Волгѣ, не говоря уже о другихъ рѣкахъ, не существовало. Между Н.-Новгородомъ и Астраханью пассажиры перевозились на баржахъ, за буксирными пароходами. Выше же Нижняго не было и такого примитивнаго движенія, ѣздили въ небольшихъ лодкахъ на веслахъ и парусахъ, но такой способъ годился лишь на короткія разстоянія. При дальней ѣздѣ приходилось ѣхать сухопутьемъ.

На долю учредителей общества „Самолетъ" выпадаетъ тѣмъ большая честь, что затраты на это дѣло были очень велики, такъ какъ помимо нѣсколькихъ пароходовъ приходилось заводить дорого-стоющіе пристани и склады для дровъ, выгоды же въ видѣ еще не привыкшихъ къ пароходному движенію пассажировъ, были очень проблематичны; рискъ увеличивался еще тѣмъ, что пассажирскіе пароходы въ виду ихъ быстраго хода и въ тоже время отсутствію обстановки на Волгѣ скорѣе противъ другихъ судовъ могли подвергнуться гибели.

Товарищество открыло свои дѣйствія съ основнымъ капиталомъ въ 250.000 руб., раздѣленнымъ на 1.000 паевъ.

Въ Бельгіи на заводѣ Дж. Кокериль были заказаны три колесныхъ парохода, длиною по 22 саж. съ машинами въ 50 силъ; въ г. Твери былъ заарендованъ затонъ, въ которомъ устроены мастерскія для сборки судовъ. Въ январѣ 1854 года составныя части пароходовъ прибыли въ затонъ и пароходы уже въ апрѣлѣ вышли на работу.

Опытъ первыхъ же двухъ навигацій далъ драгоцѣнныя указанія съ одной стороны на несомнѣнную выгодность предпріятія, а съ другой на необходи-

мость пароходовъ иного типа и болѣе мелкой осадки, такъ какъ, хотя пароходы дѣлались по возможности мелкосидящими, но все же осадка ихъ (14 верш.) для Тверского плеса была велика. Въ виду этого общество на слѣдующую навигацію перемѣстило свои пароходы на болѣе свободный путь за Рыбинскомъ, расширивъ районъ плаванія до Нижн.-Новгорода; для тверского же плеса были заказаны новые мелководные пароходы.

Продолженіемъ линіи до Нижняго-Новгорода Общество не ограничилось и постепенно заказывая новые пароходы уже въ 1857 году распространило движеніе своихъ пароходовъ до Казани, въ 1858 году по Камѣ до Перми, въ 1859 году до Саратова, въ 1861 году по Окѣ до Елатьмы.

Къ 1862 году операціи Товарищества распространились уже на всю Волгу и на главнѣйшіе ея притоки. Количество пароходовъ къ этому времени доведено до 37, изъ коихъ 25 пароходовъ имѣли отъ 30 до 80 силъ, 9 по 100 силъ и 3 парохода по 200 силъ.

Соотвѣтственно съ этимъ былъ увеличиваемъ и основной капиталъ Общества; въ 1859 году онъ равнялся 1.500.000 руб. съ каковымъ капиталомъ Общество оперируетъ и по нынѣ.

Первое десятилѣтіе дѣятельности было періодомъ наибольшаго блеска и успѣха предпріятія; благодаря полному отсутствію конкуренціи дивиденды его достигали 20—24% на складочный капиталъ.

Однако въ этой именно чрезмѣрности барышей въ связи съ замѣшательствомъ и затрудненіями въ области финансового хозяйства предпріятія таилась причина надвигавшейся опасности; доказанная опытомъ общества „Самолетъ" прибыльность пассажирскаго пароходства привлекла къ этому дѣлу большое количество другихъ обществъ и частныхъ лицъ, такъ что въ 1865 году количество легкихъ пароходовъ на Волгѣ достигло до 120.

Съ цѣлью конкуренціи пароходства стали несоразмѣрно понижать тарифы и тѣмъ наносить себѣ большіе убытки, которыя становились особенно чувствительными въ виду сильнаго вздорожанія топлива, вслѣдствіе истребленія прибрежныхъ лѣсовъ. Доходность общества „Самолетъ" сильно ослабла. Уже въ 1863 году дивидендъ его понизился до 10%, а въ 1865 году, не смотря на полную благонадежность актива и относительную прибыльность дѣла, Общество оказалось не въ силахъ оплатить свои долговыя обязательства.

Въ виду такого незавиднаго положенія на общемъ собраніи акціонеровъ было рѣшено смѣнить весь составъ правленія. Во главѣ новаго правленія сталъ В. А. Ратьковъ-Рожновъ, который затѣмъ и былъ главнымъ руководителемъ общества почти въ теченіи 30 лѣтъ по 1894 годъ. Надо отдать полную справедливость новому составу правленія; оно несмотря на старыя и вновь возникшія затрудненія, тяжело отзывавшіяся на всемъ волжскомъ судоходствѣ въ теченіи многихъ лѣтъ, блестяще справилось со своей задачей. Благодаря многимъ разумнымъ мѣрамъ предпринятымъ правленіемъ, Общество уже къ 1869 году расплатилось съ частными долгами, а къ 1878 году былъ покрытъ даже и облигаціонный долгъ.

Конкуренція пассажирскихъ пароходствъ имѣла однако и свои хорошія стороны. Съ цѣлью привлечь къ себѣ пассажировъ, а также и грузы пароходства стали помимо пониженія фрахтовъ вводить разныя техническія усовершенствованія—пароходы увеличивать въ размѣрахъ, а машины строить съ меньшей затратой топлива. Пароходству Общества „Самолетъ", какъ старѣйшему на Волгѣ въ этомъ состязаніи приходилось труднѣе всѣхъ. При устройствѣ своего перваго пассажирскаго флота общество заботилось главнымъ образомъ объ удешевленіи и ускореніи пассажирскаго движенія, не задаваясь особой роскошью помѣщеній. Пароходъ представлялъ собой желѣзную плоскодонную ладью большихъ или меньшихъ размѣровъ въ зависимости отъ плеса рѣки, гдѣ онъ предназначался къ плаванью. Пассажиры I и II классовъ помѣщались въ трюмахъ пароходовъ на носу и на кормѣ въ общихъ помѣщеніяхъ съ отдѣленіями лишь для дамъ. Для пассажировъ III кл. отводилась палуба, огражденная невысокимъ бортомъ безъ всякаго прикрытія сверху и съ боковъ. Натягиваемая надъ палубой во время непогоды парусиновая покрышка считалась достаточной мѣрой заботливости объ удобствѣ пассажировъ этого класса. Мягкіе диваны въ каютахъ первыхъ двухъ классовъ, устроенная на палубѣ для пассажировъ I класса меблированная рубка—родъ гостинной для дневного пребыванія—были послѣднимъ словомъ роскоши для тогдашней публики. Съ увеличеніемъ конкуренціи пароходовладѣльцы стали направлять всѣ усилія къ тому, чтобы привлечь къ себѣ публику. Съ этой цѣлью постепенно на пароходахъ появились желѣзныя крыши надъ палубнымъ помѣщеніемъ, затѣмъ низкіе борта пароходовъ вытянулись до крышъ, образуя вмѣстѣ съ ними совершенно закрытое жилое помѣщеніе. Для уменьшенія расхода топлива сперва передѣлывали гребныя колеса по системѣ Моргана, затѣмъ примѣняли машины системы Компаундъ.

Обществу „Самолетъ", всегда стремившемуся удержать за собой первенствующее мѣсто приходилось по нѣскольку разъ передѣлывать свои ветшавшіе пароходы, но все же пароходы построенные 20—30 лѣтъ тому назадъ оказывались не удовлетворяющими своему назначенію: топлива жгли много, а груза поднимали мало. Радикальнымъ средствомъ для избѣжанія этихъ золъ являлось обновленіе флота. Къ этому средству общество „Самолетъ" и обратилось, какъ только стало располагать свободными средствами. Въ этихъ видахъ общество въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ выбросило изъ линіи

нѣсколько старыхъ пароходовъ и замѣнило ихъ новыми. Эта замѣна не замедлила благопріятно отразиться, какъ въ смыслѣ уменьшенія топлива, такъ и уменьшенія расходовъ.

Параллельно съ организаціей флота въ періодъ 1865—1885 г.г. выработана правильная внутренняя организація предпріятія. Прежде всего измѣненъ уставъ общества, главнымъ образомъ въ смыслѣ его управленія. Затѣмъ для непосредственнаго завѣдыванія пароходствомъ учреждена должность особаго управляющаго.

Вмѣсто конторъ на пристаняхъ заведены агентства съ замѣною агентамъ жалованья %%. Таковые же %% установлены и для пароходныхъ служащихъ, при чемъ этотъ % идетъ имъ съ перевезеннаго груза каждымъ въ отдѣльности пароходомъ и достигаетъ въ благопріятные годы 50% жалованья.

Вообще на своихъ служащихъ Общество „Самолетъ" обращало всегда самое строгое вниманіе, какъ въ смыслѣ ихъ обезпеченія, такъ и въ смыслѣ ихъ практической подготовленности для занятія высшихъ должностей. Для управленія первыми тремя пароходами были приглашены шкипера изъ Голландіи, затѣмъ на волжскую службу за неимѣніемъ подходящаго состава стали приглашаться морскіе офицеры. Только къ концу періода изъ молодежи, получившей профессіональное познаніе въ спеціальныхъ училищахъ и прошедшей практическую школу въ должностяхъ помощниковъ, сформировался благонадежный кадръ для замѣщанія командирскихъ должностей на пароходахъ Общества.

Въ этотъ же періодъ Общество закрыло всѣ свои боковыя линіи, (по р.р. Окѣ, Камѣ, Бѣлой, Унжѣ и Мологѣ) сосредоточивъ всю свою дѣятельность на коренной Волгѣ отъ Твери до Астрахани.

Къ началу 80-хъ годовъ торговое движеніе въ нижнемъ теченіи Волги сильно оживилось; этому способствовали: присоединеніе средне-азіатскихъ владѣній, развитіе нефтяного дѣла въ Баку, проведеніе къ Волгѣ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и многія другія причины экономическаго характера. Пароходное Общество „Самолетъ" не замедлило пойти на встрѣчу разросшемуся спросу на средства пассажирскаго передвиженія. До тѣхъ поръ изъ Н.-Новгорода внизъ отправлялось всего 6 пароходовъ въ недѣлю, изъ нихъ два доходили только до Саратова, два до Царицына и два до Астрахани. Пароходы хотя и отличались исконнымъ самолетскимъ качествомъ—быстроходностью, но были малопомѣстительны и коммерчески не выгодны. Въ виду усилившагося движенія явилась необходимость пароходы сдѣлать помѣстительнѣе и установить ежедневное движеніе до Астрахани, для чего необходимо было построить 14 пароходовъ.

Для установленія правильности движенія предположено было сдѣлать всѣ пароходы однотипными. Послѣ многочисленныхъ работъ въ этомъ направленіи Общество остановилось на томъ типѣ пароходовъ, который знакомъ теперь всѣмъ путешествующимъ по Волгѣ. Надо полагать, что выборъ сдѣланъ удачно, такъ какъ несмотря на протекшіе 28 лѣтъ со времени постройки первой группы пароходовъ этого типа, Общество не имѣло основанія разочаровываться въ сдѣланномъ выборѣ. Первый, такъ сказать, пробный пароходъ вышелъ въ 1885 году и названъ былъ „Великая Княгиня Марія Павловна". На слѣдующій годъ Общество выпустило на Волгу сразу 4 парохода: „Пушкинъ", „Лермонтовъ", „Тургеневъ" и „Некрасовъ".

Затѣмъ ежегодными постройками по одному, по два парохода Общество вскорѣ совершенно обновило свой флотъ, сначала на нижней, а затѣмъ на средней Волгѣ, при чемъ прототипомъ пароходовъ на этой послѣдней части рѣки послужили пароходы: „Князь Михаилъ Тверской" и „Князь Юрій Суздальскій".

Долѣе другихъ преобразовательная дѣятельность не касалась колыбели Общества „Самолетъ"—тверского плеса. Причина этого явленія заключалась въ томъ, что съ постройкой Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги и устройствомъ Маріинской системы тверское плесо потеряло свое транзитное значеніе.

Возникновеніе въ Твери и нѣсколькихъ другихъ пунктахъ Сѣвернаго поволожья крупныхъ фабрикъ и заводовъ и въ особенности постройка Савеловской дороги, которая кратчайшимъ путемъ соединяла Москву съ Волгой измѣнили положеніе дѣлъ. Значительная часть московскихъ товаровъ двинулась на Волгу этимъ путемъ и, возвративъ Тверскому плесу его прежнее значеніе, вызвала необходимость увеличеніе перевозочныхъ средствъ. Въ этихъ видахъ Общество „Самолетъ" пріобрѣло въ добавленіе къ имѣющемуся флоту четыре новыхъ однодечныхъ парохода, а затѣмъ приступило къ радикальной реформѣ своего флота и на этомъ плесѣ посредствомъ постройки пароходовъ американскаго типа. За самое послѣднее время закончена была реформа и на этой послѣдней части рѣки.

Такимъ образомъ въ данное время Общество „Самолетъ" совершаетъ ежедневные рейсы по всей Волгѣ отъ Твери до Астрахани.

Особенность этого пароходства заключается въ томъ, что всѣ пароходы Общества построены по одному типу, въ зависимости отъ плеса рѣки различаясь по размѣрамъ судовъ, что конечно чрезвычайно важно для пассажирскаго движенія; заслуживаетъ вниманія также аккуратность исполненія пароходами Общества своего расписанія.

Товарищество пароходства и транспортированія грузовъ Ф. и Г. Бр. Каменскіе.

Предпріятіе основано свыше 75 лѣтъ тому назадъ Пермскими купцами, потомственными почетными гражданами Федоромъ и Григоріемъ Кузьмичами Каменскими.

Первоначально въ первой половинѣ XIX вѣка братья Каменскіе занимались гужевой перевозкой товаровъ между Москвой и Сибирью; съ развитіемъ этого дѣла они постепенно открывали транспортныя конторы, а въ 1857 г. открыто пароходство по р.р. Камѣ и Волгѣ.

Въ 1871 г. владѣльцами предпріятія основанъ Торговый Домъ „Ф. и Г. Братья Каменскіе". 22 Августа 1910 г. Высочайше утвержденъ уставъ Товарищества пароходства и транспортированія грузовъ „Ф. и Г. Братья Каменскіе", съ основнымъ капиталомъ въ 5.000.000 рублей. Товарищество открыло свои дѣйствія 15 Февраля 1911 года; къ нему перешло предпріятіе Торговаго Дома „Ф. и Г. Братья Каменскіе".

Главнѣйшею отраслью дѣятельности предпріятія является пассажирское и буксирное пароходство и транспортированіе грузовъ.

Пассажирское пароходство. Ежедневное отправленіе 12-тью пассажирскими пароходами американскаго типа между Н.-Новгородомъ, Казанью и Пермью.

Буксирное пароходство по р.р. Камѣ и Волгѣ въ собственныхъ баржахъ за буксирными пароходами; товарищество имѣетъ 10 буксирныхъ пароходовъ и 52 баржи, изъ которыхъ 4 баржи желѣзныя.

Транспортированіе грузовъ производится на своихъ почтово-пассажирскихъ пароходахъ и въ баржахъ за буксирными пароходами, а также и сухопутно по ж. д. и на лошадяхъ. Въ настоящее время Товарищество имѣетъ 34 транспортныхъ конторы: въ Акмолинскѣ, Барнаулѣ, Бійскѣ, Казани, Екатеринбургѣ, с. Камнѣ (Томской губерніи), Камышловѣ, Кунгурѣ, Москвѣ, Н.-Новгородѣ, Ново-Николаевскѣ, Омскѣ, Перми, С.-Петербургѣ, Петропавловскѣ, Павлодарѣ, Сарапулѣ, Семипалатинскѣ, Тюмени, Томскѣ, Троицкѣ, Ташкентѣ, Тобольскѣ, Челябинскѣ, Чугучакѣ (Китай), Шадринскѣ; временныя конторы: въ Ирбитской, Крестовской, Смоленской и Куяндинской ярмаркахъ; во время навигаціи: въ Ярославлѣ, Рыбинскѣ, Чистополѣ. Въ 1908 г. открытъ отдѣлъ заграничныхъ сообщ ній для вывоза груза изъ Сибири и Россіи въ Западную Европу и Америку, главная контора котораго находится въ Ригѣ.

Предпріятіе кромѣ пароходовъ и баржей владѣетъ слѣдующими промышленными заведеніями:

Механическій и чугунно-литейный заводъ въ Перми для ремонта судовъ, принимающій также и заказы на паровые котлы, паровыя машины, паровые штурвалы, турбины и вообще всякаго рода металлическія издѣлія вчернѣ и въ отдѣлкѣ.

Вальцевая мельница въ Ташкентѣ, выстроенная въ 1896 г., производитъ размолъ 1,200 пуд. пшеницы въ сутки, водяной двигатель—турбина въ 56 силъ и паровая машина въ 35 силъ.

Товариществу принадлежитъ также имѣніе „Капланбекъ" близъ Ташкента, орошаемой земли больше 1.000 дес. Еще до завоеванія Средней Азіи въ 1865 году открыто въ Ташкентѣ транспортное дѣло, а въ 1885 г.—хлопководство, продолжавшееся до 1906 г.

Во всѣхъ предпріятіяхъ товарищества свыше 2.000 человѣкъ служащихъ и рабочихъ.

Награды, полученныя предпріятіемъ: За перевозку почтъ въ теченіе 35 лѣтъ даровано право изображенія Государственнаго Герба на пароходахъ. За культуру хлопка въ 1892 г.—большая золотая медаль (Средне-Азіатская выставка въ Москвѣ). За выдѣлку растительныхъ маслъ—въ 1894 г. бронзовая медаль (С.-Петербургъ). За канатное и толевое производство—въ 1894 г. дипломъ въ Ташкентѣ на сельско-хозяйственной выставкѣ. За сельско-хозяйственную культуру и канатное производство—въ 1896 г. 2 большія серебряныя медали (Нижегородская Всероссійская выставка). За крупчатый размолъ—въ 1901 г. золотая медаль въ Ташкентѣ на сельско-хозяйственной выставкѣ.

Торгово-Промышленное и Пароходное Общество „Волга".

Общество „Волга", открывшее свои дѣйствія 27-го Апрѣля 1910 года, составилось изъ слiянія нефтеторговыхъ и судоходныхъ предпріятій, существовавшихъ на Волгѣ и на Каспійскомъ морѣ, принадлежащихъ: Торгово-Промышленному и Пароходному Товариществу Якова Степановича Чернонебова въ Нижнемъ-Новгородѣ, Нижегородскому купцу Дмитрію Васильевичу Сироткину и Астраханскимъ торговымъ домамъ: „Е. И. Лбова и Сыновья" и „Захаровъ и Скрѣпинскій".

Перечисленныя предпріятія, до слiянія ихъ въ одно Общество, существовали очень продолжительное время и пріобрѣли себѣ репутацію весьма прочныхъ и жизнеспособныхъ. Такъ, пароходство Д. В. Сироткина существовало до возникновенія Общества „Волга" болѣе 20 лѣтъ, дѣло сначала лично Я. С. Чернонебова, а затѣмъ Товарищества его имени—около 40 лѣтъ и предпріятія обоихъ торговыхъ домовъ—около 30 лѣтъ.

Такимъ образомъ, возникновеніе Общества „Волга" обусловлено не притокомъ капиталовъ извнѣ, а процессомъ развитія коренной Волжской судопромышленности.

Пароходство Общества „Волга" грузовое: Общество перевозитъ почти исключительно нефтяные продукты; въ предыдущіе 3 года Общество перевозило въ небольшомъ количествѣ (до 2-хъ милліоновъ пудовъ въ навигацію) и хлѣбные грузы, но зимою 1912—13 г.г. это дѣло ликвидировано и весь хлѣбный караванъ проданъ.

Немедленно по открытіи своихъ дѣйствій Общество приступило къ реорганизаціи перевозочнаго дѣла и расширенію перевозочныхъ средствъ, обративъ свое главное вниманіе на постройку желѣзныхъ баржей для наливной перевозки. Подъ его флагомъ ходятъ такіе гиганты, какъ „Зинаида Волконская", „Софья Палеологъ", „Евдокія Урусова", „Боярыня Морозова" и „Марфа Посадница", имѣющія въ длину свыше 72 саженъ и въ ширину свыше 10 саженъ и вмѣщающія отъ 530 тысячъ до 600 тысячъ пудовъ нефтяныхъ продуктовъ каждая.

Въ послѣднее время Обществомъ производится замѣна пароходовъ теплоходами. Затѣмъ Обществомъ предположено открыть рейсы по Маріинской системѣ до Петербурга для перевозки, какъ наливныхъ, такъ и сухихъ грузовъ, для чего строятся 2 теплохода.

Къ началу навигаціи 1913 года Общество „Волга" располагало слѣдующимъ флотомъ на Невско-Волго-Каспійскомъ водномъ пути:

А. 10 паровыми и непаровыми шхунами на Каспійскомъ морѣ, общей грузоподъемностью свыше 1.200.000 пудовъ.

Б. 30 рѣчными и рейдовыми пароходами и 2 теплоходами; кромѣ того, одна баржа передѣлывается на теплоходъ и строятся 3 новые грузовые теплохода, изъ нихъ 2 для рейсированія по Маріинской системѣ.

В. 41 желѣзной баржей общей грузоподъемностью до 8,5 милліоновъ пудовъ.

Г. 84 деревянными новинками и баржами грузоподъемностью до 14,5 милліоновъ пудовъ.

Д. 23 торговыми и перекачечными машинками, грузоподъемностью до 1.600.000 пудовъ.

Общая грузоподъемность всего перечисленнаго флота составляетъ около 25 милліоновъ пудовъ.

Размѣръ перевозочной работы, которую можетъ выполнить Общество „Волга" своими средствами на морѣ и на рѣкахъ Волжскаго бассейна, при средней высотѣ навигаціонной воды, можно опредѣлить отъ 60 до 70 милліоновъ пудовъ.

Помимо перевозки, Общество „Волга" производитъ торговлю нефтяными продуктами, доставляя ихъ въ разные пункты Поволжья и Прикамья и въ Московскій и Иваново-Вознесенскій фабрично-заводскіе раіоны. Общество имѣетъ склады въ Баку, Астрахани, Царицынѣ, Саратовѣ, Камышинѣ, Балаковѣ, Самарѣ, Казани, Нижнемъ-Новгородѣ, Кинешмѣ, Ярославлѣ и Рыбинскѣ, въ Левшинѣ (Перми), Стерлитамакѣ, Малмыжѣ и въ Москвѣ.

Въ 1911 году Общество „Волга" перенесло свои операціи въ Западную Сибирь, организовавъ пароходство и торговлю нефтяными продуктами по р. Оби и ея притокамъ, главнымъ образомъ, Иртышу. Въ 1911 году пароходъ Общества „Волга" впервые прошелъ съ груженой баржей въ озеро Зайсанъ, въ верховьяхъ Иртыша, до того же времени въ это озеро проходили только легкіе пароходы.

Склады нефтяныхъ продуктовъ въ Западной Сибири Общество „Волга" имѣетъ: въ Тюмени, Омскѣ, Семипалатинскѣ, Павлодарѣ, Тарѣ, Усть-Каменогорскѣ, Иртышѣ (бывш. Красный Яръ), Іевлевѣ, ст. Самарской, Усть-Ишимѣ, Евгащинѣ, Черлакѣ, ст. Семіярской и на Тополевомъ мысу (озеро Зайсанъ).

Въ ближайшемъ будущемъ намѣчается организація судоходнаго сообщенія въ верховьяхъ Иртыша, по р. Черному Иртышу, съ цѣлью вывоза керосина и другихъ товаровъ въ Монголію.

Основной капиталъ Общества „Волга" при его учрежденіи опредѣленъ былъ въ 6.000.000 рублей (60.000 акцій по 100 руб.). Въ концѣ 1912 года былъ произведенъ первый дополнительный выпускъ акцій Общества на 2.000.000 рублей; въ настоящее время (въ началѣ 1913 года) производится второй дополнительный выпускъ тоже на 2.000.000 рублей, по реализаціи котораго основной капиталъ Общества достигнетъ суммы 10.000.000 рублей.

Ближайшими задачами Общества являются пріобрѣтеніе собственныхъ нефтеносныхъ промысловъ для обезпеченія нефтяными продуктами, дальнѣйшая реорганизація флота въ цѣляхъ сокращенія расхода на топливо и вообще для постановки его въ уровень современныхъ требованій судоходной техники и расширеніе, какъ торговыхъ, такъ и перевозочныхъ операцій въ Европейской Россіи и въ Западной Сибири.

Пароходное Общество „Русь".

Пароходное Общество „Русь" является преемникомъ трехъ, послѣдовательно прекратившихъ свои операціи, предпріятій: Пароходства А. А. Зевеке, общества А. А. Зевеке и С.-Петербургской Компаніи „Надежда".

Учредителемъ Пароходства А. А. Зевеке былъ, сыгравшій столь крупную роль въ исторіи волжскаго судоходства,—Альфонсъ Александровичъ Зевеке. Уроженецъ Остзейскаго края—онъ въ 60 годахъ прибылъ на Волгу и здѣсь поступилъ на службу въ Камско-Волжское Пароходство, гдѣ первоначально состоялъ въ должности командира парохода, а затѣмъ былъ назначенъ управляющимъ пароходствомъ.

Камско-Волжское пароходство въ это время содержало буксирную линію: Нижній-Астрахань, а также линію Нижній-Пермь. А. А. Зевеке задумалъ въ дополненіе къ буксирной линіи Нижній-Астрахань открыть пассажирскую линію и для этой цѣли въ 1870 г. заказалъ для Камско-Волжскаго Пароходства двухъэтажный пароходъ американскаго типа, каковые пароходы не задолго передъ этимъ впервые появились въ Америкѣ. Пароходъ этотъ былъ названъ „Переворотомъ", такъ какъ по предположеніямъ А. А. Зевеке пароходы этого рода должны были произвести полный переворотъ на Волгѣ. Выгода американскихъ пароходовъ передъ прежними одноэтажными оказалась въ теченіе первыхъ же навигацій настолько очевидной, что владѣлецъ Сормовскаго завода Д. Н. Бенардаки, состоявшій въ то же время директоромъ Камско-Волжскаго пароходства, построилъ въ 1872 г. на своемъ заводѣ еще два такихъ же парохода и назвалъ ихъ „Бенардаки" и „Миссиссипи". Пароходы эти немедленно по ихъ выходѣ были пріобрѣтены Камско-Волжскимъ Пароходствомъ, для каковой цѣли послѣднее заключило облигаціонный заемъ, который былъ реализованъ полностью иностраннымъ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К°. Изъ этого же займа производилась уплата за пароходъ „Переворотъ".

Въ 1873 г. М. Н. Журавлевъ въ Рыбинскѣ построилъ два парохода по типу „Переворотъ" и назвалъ ихъ: „Миклашевскій" (впослѣдствіи „Миссури") и „Ніагара". Эти пароходы были арендованы тѣмъ же Камско-Волжскимъ пароходствомъ. Такимъ образомъ Камско-Волжское пароходство въ 1873 г. располагало 5 пароходами, которые содержали линію Нижній-Астрахань и дѣлали два рейса въ недѣлю. Недолго, однако, пришлось Камско-Волжскому пароходству содержать эту линію. Въ 1874—75 г. оно было вынуждено прекратить всѣ свои операціи за недостаткомъ оборотнаго капитала. Пароходы же „Переворотъ", „Ніагара" и „Миссури" отошли въ собственность Торговаго Дома Форбесъ-Форбесъ и К°, а остальные были взяты ихъ владѣльцемъ М. Н. Журавлевымъ. Послѣ этого нѣкоторое время, какъ тѣ, такъ и другіе стояли безъ работы.

Затѣмъ Торговый Домъ Форбесъ-Форбесъ и К°, желая найти примѣненіе своимъ пароходамъ, обратился къ А. А. Зевеке съ предложеніемъ взять пароходы въ аренду и работать отъ своего имени. Вслѣдствіе выгодности предложенныхъ условій, А. А. Зевеке согласился и, арендовавъ еще у М. Н. Журавлева его два парохода, возобновилъ 1-го іюня 1876 г. линію Нижній-Астрахань подъ фирмою „Пароходство А. А. Зевеке". Спустя два года послѣднее заключаетъ съ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К° такого рода условіе, что если оно продержитъ пароходы „Переворотъ", „Бенардаки" и „Миссиссипи" въ арендѣ 10 лѣтъ, то они поступаютъ въ полную его собственность съ доплатою лишь 120 тыс. рублей въ пользу Торговаго Дома Форбесъ-Форбесъ и К°.

Пароходы работали очень выгодно, такъ что Альфонсъ Александровичъ Зевеке не только оправдалъ всѣ свои обязательства, но сталъ располагать довольно значительными свободными средствами. Въ виду этого онъ рѣшилъ расширить предпріятіе, открывъ линію Нижній-Рыбинскъ. Для этой линіи въ 1881 г. имъ былъ построенъ заднеколесный (первый подобнаго рода на Волгѣ) пароходъ „Амазонка", въ 83 г. еще пароходъ „В. К. Марія", вскорѣ построены пароходы „Магдалина", „Алабама", „Аллегани", „Аляска" и установлена ежедневная линія между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ.

19 іюня 1887 г. А. А. Зевеке внезапно скончался 63 лѣтъ отъ роду. Ко дню его смерти предпріятіе располагало 7 собственными пароходами, 3 закупленными у Форбесъ-Форбесъ и К° и 2 арендованными у Журавлева. Наслѣдниками послѣ него явились его старшій сынъ Александръ Альфонсовичъ Зевеке и другія малолѣтнія дѣти, надъ которыми Александръ Альфонсовичъ былъ назначенъ опекуномъ. Въ своемъ духовномъ завѣщаніи Альфонсъ Александровичъ распорядился, чтобы дѣло было преобразовано въ Акціонерное общество и часть паевъ послѣдняго (около 1/6 всего капитала) передана его долголѣтнимъ служащимъ. Не смотря на то, что завѣщаніе по чисто формальнымъ причинамъ не было утверждено, наслѣдники впослѣдствіи свято выполнили волю покойнаго.

Въ 1888 г. кончился срокъ договора съ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К° и пароходы его перешли въ собственность Н-въ Зевеке. Въ 1893 г. открыло свои дѣйствія „Общество А. А. Зевеке" съ основнымъ капиталомъ въ 1.200 т. руб. Дѣла Общества пошли крайне неудачно. Прежде всего на него обрушилось много внѣшнихъ несчастій: такъ въ 1893 г. у с. Широкаго, выше Балакова, затонулъ пароходъ „Колорадо" (бывшій „Переворотъ"), въ томъ же году въ Пролейкахъ, выше Царицына, затонулъ (и погибъ окончательно) пароходъ „Бенардаки" и тогда же около с. Савинскаго, Ярослав. губ. сгорѣлъ пар. „Альфонсъ Зевеке", при чемъ было нѣсколько человѣческихъ жертвъ. Разумѣется такія крупныя аваріи слишкомъ тяжело отразились на финансовомъ состояніи Общества. Затѣмъ пароходы „Ніагара", „Миссури" и друг. въ срединѣ девятидесятыхъ годовъ сравнительно съ пароходами конкурентовъ, построившихъ свои пароходы значительно позднѣе, а потому имѣвшихъ возможность ввести всѣ новѣйшія техническія усовершенствованія, являлись уже устарѣлыми: они жгли много топлива, а груза поднимали мало. Въ видахъ обновленія своего флота Общество А. А. Зевеке выпустило облигаціонный заемъ въ 650 т. руб. и затѣмъ заказало въ Сормовѣ 4 новыхъ парохода: В. К. Алексѣй, В. К. Кириллъ, Христофоръ Колумбъ и П. Чайковскій. Пароходы вышли въ 1897 г. и тогда же линія Нижній-Астрахань была доведена до 3-хъ отправленій въ недѣлю.

Новые пароходы явились очень выгоднымъ пріобрѣтеніемъ для Общества, но они уже не могли поправить дѣла. Пароходство едва сводило концы съ концами и его ликвидація была лишь вопросомъ времени. Въ виду этого Правленіе рѣшило продать свое дѣло. Покупатель скоро нашелся въ лицѣ С.-Петербургской Компаніи „Надежда", которая въ 1901 г. и пріобрѣла весь флотъ Общества за 2.800 т. рублей съ разсрочкою этой суммы на 3 года. Впослѣдствіи договоръ о продажѣ былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что уплата долга разсрочивалась не на 3 года, а на 14 лѣтъ, благодаря чему Общество Зевеке юридически продолжало существовать до 1 января 1913 г., когда оно окончательно ликвидировало свои дѣла.

Компанія „Надежда", получивъ Пароходство Зевеке, мало занималась усовершенствованіемъ и увеличеніемъ своего флота и хотя распространила свою дѣятельность на верхнюю Волгу, Шексну и Каму, но все это дѣлалось за счетъ аренды пароходовъ (у Зарубина, Щербакова). За все время существованія Компаніи собственный флотъ ея увеличился лишь построенными въ Сормовѣ въ 1905 г. пароходами Ломоносовъ и Карамзинъ, да 3-мя небольшими американскими пароходами, пріобрѣтенными у О. П. Карповой (Н-цы У. С. Курбатова).

Въ 1908 г. Компанія ликвидировала свои дѣла; арендованные ею пароходы перешли къ пароходовладѣльцамъ, а собственный ея флотъ взятъ въ аренду вновь организовавшимся Товариществомъ на вѣрѣ, подъ фирмою „Русь", членами котораго состояли Вас. Фед. Лапшинъ, Тимофей Ивановичъ Канавинъ, (одинъ изъ старѣйшихъ служащихъ пароходства, поступившій на службу еще къ А. А. Зевеке въ 1876 г.), Старцевъ и Д. В. Сироткинъ, вскорѣ, однако, вышедшій изъ состава Товарищества.

Въ 1910 г. Товарищество „Русь" преобразовалось въ Акц. Общество „Русь" и пріобрѣло пароходство Компаніи „Надежда" въ собственность. Затѣмъ Общество „Русь" построило въ Сормовѣ еще два большихъ американскихъ парохода, пріобрѣло отъ О. П. Карповой пароходъ „Пермякъ", а въ настоящее время строитъ въ Сормовѣ еще новые пароходы для своей Астраханской линіи.

Пароходство по рр. Окѣ, Москвѣ и Клязьмѣ Н-въ А. В. Качкова.

Основано въ 1871 году Александромъ Викуловичемъ Качковымъ и представителемъ Кабестаннаго О-ва „Вулканъ" Алексѣемъ Петровичемъ Самгинымъ.

Въ 1871 г. на заводѣ Гакса въ Кунгурѣ ими былъ заказанъ для верховьевъ р. Оки пассажирскій пароходъ „Дмитрій Донской" который въ 1872 г. былъ приведенъ въ Касимовъ и началъ рейсировать между Касимовымъ и Рязанью. Послѣ очень удачной, въ матеріальномъ отношеніи, навигаціи компаніонами былъ заказанъ на томъ же заводѣ Гаксъ и К° второй пароходъ „Касимовъ", благодаря чему явилась возможность открыть между Рязанью и Касимовымъ правильное ежедневное пассажирское движеніе. Типъ первыхъ пароходовъ былъ однопалубный, при чемъ I и II классы помѣщались въ корпусѣ парохода, а для пассажировъ III класса отводилась тентовая кормовая часть палубы. Никакихъ надстроекъ, не исключая и штурвальной рубки, на палубахъ первыхъ пароходовъ не было, а для защиты отъ непогоды третьеклассныхъ пассажировъ съ тента спускались парусиновыя шторки. Вскорѣ послѣ открытія навигаціи 1873 г. три парохода волжскаго О-ва „Самолетъ" и два Ардатовскихъ купцовъ Бородачева и Куракина, работавшіе до этого времени въ низовьяхъ Оки, пошли до Рязани, а Качковъ и Самгинъ, въ свою очередь продолжали рейсы своихъ пароходовъ до Нижняго. Три пароходства, чтобы избѣжать конкуренціи, подѣлили между собой дни недѣли и установили одинаковыя пассажирскія и грузовыя таксы. Такая мирная работа продолжалась до 1877 года, когда Качковъ построивъ пароходъ „Петръ I-й", а Куракинъ пароходъ „Внучата" пустили ихъ въ дни О-ва „Самолетъ" и тѣмъ открыли конкуренцію, которая однако скоро прекратилась, такъ какъ пароходы „Петръ I" и „Внучата" ушли въ 1879 г. на Волгу. Въ 1881 году О-во „Самолетъ" продало всѣ свои пристани и два парохода Качкову, а третій пароходъ перевело на Волгу; мѣсто послѣдняго въ союзѣ занялъ пароходъ „Владѣлецъ" Муромскаго купца Н. В. Зворыкина. Хорошая работа союзнаго пароходства вскорѣ привлекла вниманіе Касимовскихъ купцовъ К. К. Штейертъ и Н. В. Кленова, по заказу которыхъ въ 1882 г. на Коломенскомъ заводѣ были построены два совершенно одинаковаго типа парохода „Виставъ Струве" и „Императоръ Александръ III". Новые пароходчики сразу встали въ оппозицію старымъ, но послѣ неудачной конкуренціи вошли въ соглашеніе и стали работать вмѣстѣ. Въ 1889 году Качковъ и Самгинъ учредили „Товарищество по р. Окѣ", въ которое кромѣ нихъ вошли: Бородачевъ, Штейертъ, Кленовъ и Зворыкинъ. Вновь учрежденное Товарищество внимательно слѣдило за прогрессомъ въ Волжскомъ судостроительствѣ и въ 1896 г. у него послѣ цѣлаго ряда передѣлокъ уже были прекрасно отдѣланные пароходы американскаго типа, отличающіеся отъ Волжскихъ развѣ только величиной. Въ 1897 г. умеръ членъ Товарищества г. Штейертъ и пароходъ „Виставъ Струве" былъ пріобрѣтенъ въ собственность А. В. Качковымъ. Въ 1900 г., продавъ на Волгу свой пароходъ, вышелъ изъ Товарищества и Н. В. Кленовъ, а Качковъ мѣсто его парохода занялъ своимъ вновь вышедшимъ съ Коломенскихъ заводовъ паро-

ходомъ „Рязань“. Въ 1901 году Товарищество лишилось еще одного члена Бородачева, пароходъ котораго перешелъ въ собственность Качкова. Такимъ образомъ члены Товарищества одинъ за однимъ вышли изъ его состава. Въ 1902 г. изъ остатковъ Товарищества возникло „Пароходство по Окѣ А. В. Качкова“. Съ выходомъ въ 1903 году съ верфей Коломенскаго завода прекрасно отдѣланнаго парохода американскаго типа „Елена“ была установлена кромѣ уже существовавшихъ Рязанской и Павловской линій, еще вечерняя линія между Н.-Новгородомъ и Касимовымъ. Второе іюля 1903 г. было мрачнымъ числомъ для пароходства Качкова: въ этотъ день отъ невыясненной слѣдствіемъ причины сгорѣлъ почти до основанія работавшій на Волгѣ въ арендѣ у Компаніи „Надежда“ пароходъ „Петръ I“ и своею гибелью положилъ конецъ Волжскому пароходству Качкова, вниманіе котораго было теперь всецѣло обращено на Оку. Съ весны 1904 г. Павловская линія была продолжена до Мурома.

13 декабря 1904 г. скончался учредитель пароходства Качкова и піонеръ р. Оки А. В. Качковъ и все дѣло перешло къ двумъ его сыновьямъ Ивану и Василію Александровичамъ. Съ 1-го января слѣдующаго года пароходство А. В. Качкова было уже переименовано въ „Пароходство по р. Окѣ Н-въ А. В. Качкова“, подъ каковымъ оно продолжаетъ фунціонировать и по настоящее время.

Со смертью А. В. Качкова ростъ предпріятія не прекратился. Его наслѣдники продолжали увеличивать свой флотъ и искать новыхъ мѣстъ, гдѣ-бы можно было приложить трудъ и капиталъ съ пользой для любимаго дѣла. Въ 1905 г. ими былъ пріобрѣтенъ съ аукціонныхъ торговъ пассажирскій пароходъ И. И. Фонталова, а въ 1906 г. съ покупкою буксирнаго парохода „Евгенія“ и передѣлкой его на товарный была открыта линія Рязань-Москва. Дешевый тарифъ, съ которымъ не могъ конкурировать высокій ж. д. тарифъ, сразу привлекъ на рѣку массу груза и вызвалъ необходимость установленія спеціальной товарной линіи для каковой вначалѣ арендовывались, а затѣмъ были пріобрѣтены въ собственность два мелководныхъ буксирныхъ парохода „Варягъ“ и „Товарищъ“. Деревянныя баржи постепенно замѣнялись особыми желѣзными своего типа двухдечными барказами и теперь въ Москворѣцкой линіи пароходства уже работаютъ кромѣ собственныхъ вышеназванныхъ пароходовъ и деревянныхъ судовъ три желѣзные барказа.

6-го іюля 1911 г. пароходствомъ Н-въ А. В. Качкова былъ отправленъ первый пароходъ въ р. Клязьму и съ этого дня установлено правильное пассажирское движеніе между Н.-Новгородомъ и Вязниками.

Съ открытія навигаціи 1912 г. линія на р. Клязьмѣ была продолжена отъ Вязниковъ до с. Холуя, а въ 1913 году за прекращеніемъ пароходства по р. Клязьмѣ Торговаго Дома „Николаевъ съ С-ми“ два пассажирскихъ парохода его были взяты пароходствомъ Н-въ Качкова для обслуживанія нуждъ той же рѣки.

Въ настоящее время во всѣхъ линіяхъ пароходства Н-въ А. В. Качкова работаютъ 11 пассажирскихъ пароходовъ американскаго типа, четыре полуамериканскаго типа, четыре буксирныхъ и одинъ товарный.

Товарищество Коммерческаго пароходства по р. Костромѣ.

Пароходы на р. Костромѣ появились въ началѣ 80-хъ годовъ. Первый пароходъ, появившійся па р. Костромѣ, былъ пароходъ „Буй“, который доходилъ до гор. Буя, но рейсы его были случайными.

Затѣмъ появилось пароходство Г. Г. Набатова, который пріобрѣтя отъ извѣстнаго судостроительнаго завода Дмитрія Павловича Шипова пароходъ „Ласточка“ и переименовавъ его въ „Весту“, сталъ работать на р. Костромѣ, при чемъ пароходъ ходилъ съ легкою баржею и занимался, главнымъ образомъ, перевозкою крестьянъ на отхожіе промыслы. Впослѣдствіи Набатовъ пріобрѣлъ еще пароходы „Ваню“, а затѣмъ „Марію“, которые ходили уже безъ баржи. Въ 1888 г. Набатовымъ установлено правильное пассажирское сообщеніе между Костромою и Буемъ.

Свыше 25 лѣтъ существовало это пароходство и лишь въ 1912 г. вынуждено было уступить свое мѣсто Товариществу Коммерческаго Пароходства, пайщиками котораго состоятъ почти исключительно торговцы и крестьяне прибрежныхъ селъ и деревень т. е. въ большинствѣ случаевъ бывшіе кладчики того же Набатова.

Товарищество Коммерческаго Пароходства возникло 6-го октября 1908 года. Число членовъ Товарищества въ настоящее время равняется 110.

Инціаторомъ его устройства явился торговецъ Ф. А. Быстровъ, крестьянинъ с. Закобякина Ярославской губ. Для начала дѣла были куплены два буксирныхъ парохода „Заря“ и „Устюжанинъ“, при чемъ „Заря“ передѣлана въ пассажирскій пароходъ. Къ навигаціи 1909 г. заказанъ новый пароходъ „Коммерсантъ“. Въ этомъ же году пар. „Устюжанинъ“ проданъ, а въ слѣдующемъ году пар. „Заря“ поставленъ въ желѣзный корпусъ и названъ „Крестьянинъ“.

Являясь въ существѣ своемъ, какъ кооперативное, вполнѣ жизнеспособнымъ и развиваясь годъ отъ году Товарищество въ настоящее время имѣетъ 3 пассажирскихъ парохода и совершаетъ ежедневные рейсы между Костромой и Буемъ, при чемъ движеніе производится въ теченіи всей навигаціи, лишь въ исключительно мелководные годы пароходы не доходятъ до гор. Буя и останавливаются верстъ 40 ниже, а пассажиры переправляются на лошадяхъ.

Главный контингентъ пассажировъ—это крестьяне прибрежныхъ мѣстностей, отправляющіеся въ столицы на заработки; кромѣ того пароходство служитъ средствомъ пассажирскаго и грузоваго сообщенія волжскаго раіона съ Сѣверной ж. д. линіи Архангельскъ—Вологда—Вятка—гдѣ пересадочными пунктами служатъ ст. Буй и г. Кострома,—и снабжаетъ всѣми предметами потребленія г.г. Буй, Галичъ, Солигаличъ и Чухлома съ ихъ уѣздами и частью уѣзды Костромской и Любимскій, Ярославской губерніи.

Главная контора Товарищества находится въ Костромѣ. Управляющимъ пароходства состоитъ Н. А. Шмидтъ.

Товарищество Вятско-Волжскаго Пароходства.

Пароходство на р. Вяткѣ началось съ 1858 года. Съ 1863 г. фирма Булычева открыла на Вяткѣ буксирное движеніе, а въ 1874 г. и пассажирское; первоначально въ линіи ходили лишь два парохода Т. Ф. Булычева „Ф. Булычевъ“ и „Почетный“ всего два раза въ недѣлю, но уже черезъ два года пришлось удвоить и число пароходовъ и число отваловъ, а въ 1877 г., линія была продолжена за Казань до Нижняго и въ ней уже рейсировало шесть пароходовъ. Дѣло начало постепенно развиваться. Были сдѣланы даже опыты увеличенія раіона дѣятельности Пароходства: такъ въ 1883 г. была открыта линія Казань-Уфа, а въ 1888 г. линія Васильсурскъ-Промзино по р. Сурѣ. Но въ концѣ концовъ было признано за наилучшее ограничиться Вятскими линіями и сообщеніемъ съ Казанью и Нижнимъ (во время ярмарки), чтобъ не разбрасываться. Это было правильное рѣшеніе: получалась возможность изъ года въ годъ улучшать и увеличивать дѣло.

Уже въ 1894 г. пассажирскую линію поддерживали 10 пароходовъ (изъ которыхъ нѣкоторые были съ электрическимъ освѣщеніемъ и волжскими удобствами); въ линіи буксирной работали 4 парохода.

Въ 1900 г. къ пароходству Булычева присоединились во избѣжаніе конкуренціи два другихъ крупнѣйшихъ пароходныхъ предпріятія Тырышкина и Александрова.

Такимъ образомъ подъ однимъ флагомъ оказалось 38 пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ и цѣлый флотъ баржей и подчалковъ. Въ 1902 г. эти пароходовладѣльцы организовали Т-во Вятско-Волжскаго Пароходства съ основнымъ капиталомъ въ 3 милл. руб. и 36-ти пароходами.

Въ 1905 г. Товарищество выступило въ качествѣ піонера пароходнаго движенія по р. Москвѣ, открывъ грузовую линію Нижній-Новгородъ-Москва; товары отправлялись въ легкихъ желѣзныхъ баржахъ буксируемыхъ небольшими пароходами. Смѣлое начинаніе дало очень скоро результаты и за вятскими піонерами потянулись въ Москву воднымъ путемъ волгари. Теперь уже нѣсколько пароходствъ работаетъ между Москвой и Волжскими пристанями.

Въ 1906—1907 гг. былъ сдѣланъ опытъ отправленія изъ Нижняго въ Рязань и пассажирскихъ пароходовъ, но дѣло это было оставлено, такъ какъ пароходамъ было достаточно работы на своихъ линіяхъ и не представлялось возможности устроить ежедневное отправленіе. Товарищество рѣшило ограничиться поддерживаніемъ срочной товарной линіи между Вяткой и Москвой.

Къ 1913 г. флотъ Товарищества состоитъ изъ 38 пароходовъ, (изъ которыхъ 7 американскаго типа), до 35 желѣзныхъ барказовъ и свыше 100 другихъ судовъ.

Акціонерное Общество „Иванъ Любимовъ и К°“.

Фирма г.г. Любимовыхъ существуетъ около 100 лѣтъ. Основаніе фирмы положено Филиппомъ Алексѣевичемъ Любимовымъ, занимавшимся судоходствомъ по р.р. Камѣ и Волгѣ съ 1825 г. Послѣ него Иванъ Филипповичъ Любимовъ, продолжая судоходное дѣло, производилъ торговлю хлѣбными товарами, солью, желѣзомъ и проч. Въ 1855 году онъ построилъ свой первый буксирный пароходъ „Любимый“, переименованный послѣ въ „Пермь“. Онъ же купилъ у Гакса и Тета пар. „Екатеринбургъ“. Къ 1861 году И. Ф. Любимовъ располагалъ тремя буксирными пароходами („Пермь“, „Екатеринбургъ“ и „Александръ“).

Въ 1877 г. сыномъ Ивана Филипповича—Иваномъ Ивановичемъ Любимовымъ открыта пассажирская линія Нижній-Новгородъ—Пермь, при чемъ въ этой линіи стали совершать рейсы прекрасные по устройству и удобствамъ для пассажировъ пароходы американскаго типа (впервые на Камѣ) „Екатеринбургъ“ и „Березники“ и пароходы обыкновеннаго типа „Пермь“ и „Кунгуръ“. Въ этомъ же году Иванъ Ивановичъ Любимовъ купилъ старый пароходный заводъ Тета на берегу Камы, близъ устьевъ Данилихи, основаніе которому было положено еще въ 1858 г. Гуллетомъ.

И. И. Любимовъ со временемъ значительно увеличилъ производство завода и сталъ брать постройку паровыхъ судовъ не только для Волги, но и для Каспійскаго моря.

Въ началѣ 90-хъ годовъ, въ видахъ обновленія своего пассажирскаго флота, И. И. Любимовъ построилъ одинъ за другимъ пароходы американскаго типа „Пермь“, „Кама“, „Екатеринбургъ“. Пароходы отличались скоростью хода, значительной грузоподъем-

ностью и, конечно, всѣми новѣйшими техническими усовершенствованіями. Пароходы всѣ были построены на своемъ заводѣ въ Перми. За образцовую постройку, какъ этихъ пароходовъ, такъ и вообще другихъ различнаго типа судовъ, Иванъ Ивановичъ Любимовъ получилъ въ 1896 году право изображенія Государственнаго Герба на всѣхъ своихъ пароходахъ.

Въ 1899 году И. И. Любимовъ скончался бездѣтнымъ. Ему наслѣдовалъ братъ его Михаилъ Ивановичъ Любимовъ. Послѣдній передалъ управленіе пароходствомъ въ руки своего сына инж.—техн. Ивана Михаиловича Любимова.

Въ виду необычайнаго развитія дѣла предпріятіе въ 1904 г. преобразовано въ Акціонерное Общество, уставъ котораго Высочайше утвержденъ 11 Мая 1904 года. Учредителями Общества состояли: инж. тех. Иванъ Михаиловичъ Любимовъ, вдова ком. сов. Елизавета Ивановна Любимова и д. ст. сов. Михаилъ Ивановичъ Любимовъ.

Въ 1911 году Обществомъ „Иванъ Любимовъ и К-о“ выпущенъ первый на Волгѣ пассажирскій теплоходъ американскаго типа „Уралъ“ построенный на Коломенскомъ заводѣ и пріобрѣтены отъ Камскаго паевого Товарищества 5 товарныхъ теплоходовъ, построенныхъ на Воткинскомъ заводѣ. Въ настоящее время Общество владѣетъ девятью почтово-пассажирскими пароходами американскаго типа, 1-мъ почтово-пассажирскимъ теплоходомъ, 5-ью товарными теплоходами, 12-ью буксирными пароходами и свыше чѣмъ 100 другихъ судовъ: баржей и дебаркадеровъ. Производитъ: 1) ежедневные (2 раза въ день) пассажирскія отправленія между Н. Новгородомъ и Пермью; 2) транспортированіе грузовъ по всѣмъ направленіямъ, какъ водою, такъ и сухопутьемъ; 3) продажу пермской соли въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ имѣются агенты или конторы Общества.

Товарищество „Шлиссельбургское Пароходство“.

Начало предпріятію положено Федоромъ Петровичемъ Рыбкинымъ, который въ 1861 г. пассажирскимъ пароходомъ „Вѣра“, подареннымъ ему Федуломъ Федуловичемъ Громовымъ, открылъ линію между Петербургомъ и Шлиссельбургомъ. До тѣхъ поръ потребности въ пассажирскомъ движеніи удовлетворялись здѣсь пароходами буксирнаго типа Обществъ: „Тайвани“ и „Сѣвернаго Пароходнаго Общества“, (впослѣдствіи продавшаго свой флотъ Бѣляеву).

Въ 1877 г. Ф. П. Рыбкинъ построилъ еще два парохода „Георгій“ и „Рыбка“ и, пріобрѣтя пароходство „Тайвани“, основалъ Товарищество на паяхъ подъ фирмою „Шлиссельбургское Пароходство“, дѣйствія котораго офиціально открыты 9 сентября 1877 г.

До 1890 г. Товарищество содержало сообщеніе лишь по р. Невѣ. Въ этомъ году состоялось соглашеніе съ Обществомъ „Первенецъ“, возникшемъ въ 1876 г. и содержавшимъ сообщеніе по Приладожскимъ каналамъ и р. Волхову. На основаніи соглашенія все имущество Общества „Первенецъ“, состоящее изъ пароходовъ (числомъ 3) и пристаней перешло въ собственность Шлиссельбургскаго Пароходства, которое, такимъ образомъ, распространило свою дѣятельность на вышеупомянутые каналы и рѣки; въ этомъ же году былъ построенъ пароходъ „Федоръ“, значительно превосходившій своими размѣрами прежніе пароходы Общества и послужившій прототипомъ для постройки послѣдующихъ пароходовъ.

Въ 1902 г. Общество получило разрѣшеніе открыть Пароходство по Свири и другимъ воднымъ путямъ Олонецкой губерніи.

Въ 1912 г. „Шлиссельбургское Пароходство“ пріобрѣло весь флотъ (4 парохода, баржи и пристани) отъ ликвидировавшаго свои дѣла „Невскаго Пароходства“, существовавшаго подъ этой фирмой съ 28 августа 1886 г., а ранѣе принадлежавшаго купцу Бѣляеву.

Въ настоящее время съ пріобрѣтеніемъ Невскаго Пароходства, Шлиссельбургское Пароходство является единственнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, содержащимъ срочныя сообщенія по Невѣ, Приладожскимъ каналамъ, р.р. Волхову, Сяси, Пашѣ и Свири. Рейсы имъ совершаются между Петербургомъ и Шлиссельбургомъ, а также между Шлиссельбургомъ, Новою Ладогою, Сермаксою, Александро-Свирскимъ монастыремъ, Лодейнымъ полемъ, Колчановымъ, Колголемымъ и Дубовиками.

Флотъ Товарищества состоитъ изъ 16 винтовыхъ пассажирскихъ и 2-хъ винтовыхъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ, подымающихъ 5—6 тыс. пудовъ груза и до 40 дебаркадеровъ.

Пароходы за послѣднее время всѣ заново перестроены и оборудованы по послѣднему слову техники; освѣщаются почти всѣ электричествомъ. Директоромъ-распорядителемъ предпріятія состоитъ Иванъ Алексѣевичъ Морозовъ, посвятившій службѣ въ предпріятіи свыше 30 лѣтъ.

Общество Финляндскаго легкаго пароходства

Въ началѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія камеръ-юнкеръ Высочайшаго Двора Рафаилъ Карловичъ фонъ Гартманъ, желая дать жителямъ г. С.-Петербурга удобное и дешевое сообщеніе, обратился въ Городскую Управу съ предложеніемъ устроить пароходное сообщеніе по рѣкамъ и каналамъ, прорѣзывающимъ городъ по всѣмъ направленіямъ. Городская Управа отнеслась

къ предложенію фонъ Гартмана далеко не съ тѣмъ сочувствіемъ какого можно было бы ожидать. Большинство гласныхъ находило, что пароходики, которые проектируетъ поставить предприниматель, явятся опасными въ пожарномъ отношеніи, какъ для береговыхъ построекъ, такъ и для барокъ съ дровами, стоящихъ на рѣкѣ, и кромѣ того отобьютъ работу у сотенъ яличниковъ, находящихъ себѣ заработокъ при перевозкѣ пассажировъ.

Только благодаря содѣйствію гласнаго Н. Н. Медвѣдева и начальника рѣчной полиціи В. Й. Коростовецъ, ѣздившаго даже для ознакомленія съ этимъ вопросомъ въ Стокгольмъ, гдѣ уже давно было заведено подобное сообщеніе, Рафаилу Карловичу удалось добиться постановленія Городской Думы отъ 22 Ноября 1872 г., коимъ ему разрѣшалось открыть правильное продольное сообщеніе по р. Невѣ отъ Финляндской ж. д. до Набережной у 11-ой линіи Васильевскаго Острова.

Для эксплоатаціи этого сообщенія Р. К. фонъ Гартманомъ учреждено въ Гельсингфорсѣ „Общество Финляндскаго легкаго пароходства“, которое считается офиціально открывшимся 21 февраля 1873 г.; съ мая мѣсяца этого года стали совершаться рейсы пароходовъ.

Въ 1875 г. Общество получило право останавливаться своими пароходами на промежуточныхъ пристаняхъ (у Лѣтняго сада, у Биржи, у Александровскаго сада), каковаго права Общество ранѣе не имѣло, въ виду того, что перевозы въ городѣ составляли монополію арендаторовъ, а въ 1879 г. впервые открытъ перевозъ отъ Сената къ Румянцевской площади. Въ 1880 г. открыто сообщеніе: С.-Петербургъ—Петергофъ и С.-Петербургъ — Стрѣльна — Кронштадтъ (прекращены первое въ 1895 году; второе въ 1881 году); въ 1882 г. открыто движеніе по Екатерининскому каналу, а въ 1886 г. по Фонтанкѣ. Насколько быстро расширялись операціи Общества, показываетъ число перевезенныхъ имъ пассажировъ: такъ въ первый годъ существованія перевезено 29 тыс. пассажировъ, черезъ 10 лѣтъ количество это увеличилось до 9 милл., а въ 1897 г.—въ годъ исполнившагося XXV лѣтняго юбилея Общества перевезено около 14 милліоновъ.

Въ половинѣ 90-хъ годовъ Общество сдѣлало попытку распространить свою дѣятельность и на другіе города Имперіи. Такъ въ 1894 г., въ виду предстоявшей Всероссійской выставки, установлено пароходное сообщеніе въ Н.-Новгородѣ; въ 1896 г. открыто движеніе пароходовъ въ Севастополѣ въ южной и сѣверной бухтахъ. Впослѣдствіи Общество нашло для себя болѣе выгоднымъ сосредоточить свою дѣятельность въ одномъ Петербургѣ и въ 1903 г. продало Нижегородское дѣло вновь образованному Товариществу Нижегородскаго легкаго пароходства, а вскорѣ послѣ этого ликвидировало и Севастопольское дѣло.

Въ настоящее время пароходы Общества совершаютъ рейсы: 1) продольные по р. Невѣ отъ 11 линіи Васильевскаго Острова до с. Смоленскаго, 2) островская линія отъ Лѣтняго сада къ Крестовскому Острову, 3) по Фонтанкѣ, 4) по Екатерининскому каналу, 5) по Морскому каналу.

Директоромъ-распорядителемъ Общества состоитъ Иванъ Ивановичъ Шелепинъ, занявшій этотъ постъ въ 1902 г. послѣ кончины учредителя Общества и его перваго директора-распорядителя Р. К. фонъ-Гартмана.

Товарищество Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли.

Уставъ утвержденъ 23 Января 1898 г. Открытіе дѣйствій послѣдовало 7 Января 1899 г. Составилось изъ слиянія слѣдующихъ пароходныхъ фирмъ, работавшихъ до тѣхъ поръ самостоятельно: Т-ва Курбатовъ и Игнатовъ, Т-ва А. Трапезниковъ и К^{0}, А. Ф. Морозова Н-ца Е. Г. Морозова и Т. Д. Ф. С. Колмогорова Н-ки.

Въ 1912 г. послѣдовало новое крупное увеличеніе предпріятія: къ Товариществу присоединились пароходства Т. Д. И. Н. Корнилова Н-ки и Акц. О-во Русско-Китайскаго О-ва Пар. и Торговли. Флотъ Товарищества въ настоящее время состоитъ изъ 52 пароходовъ, въ томъ числѣ легкихъ 24 (изъ нихъ 14 американскихъ) и до 200 баржей.

Старѣйшей изъ перечисленныхъ фирмъ является Т-во Курбатовъ и Игнатовъ, до 1875 г. носившее фирму Колчинъ и Игнатовъ; основано оно было въ 60-хъ годахъ Сарапульскимъ купцомъ Иваномъ Савельевичемъ Колчинымъ и Бѣлевскимъ купцомъ Иваномъ Ивановичемъ Игнатовымъ. И. С. Колчинъ до основанія Сибирскаго пароходства имѣлъ уже собственное буксирное пароходство, совершавшее рейсы между Н.-Новгородомъ и Пермью. Въ то время грузы, слѣдовавшіе изъ Москвы и Нижегородской ярмарки въ Сибирь, шли водою до Перми, отсюда сухимъ путемъ до Тюмени, а затѣмъ водою по р.р. Обскаго Бассейна. Такимъ образомъ пароходство Колчинъ и Игнатовъ было обезпечено, такъ сказать, своими грузами.

Кромѣ того, важнымъ подспорьемъ для пароходства служила перевозка разныхъ казенныхъ грузовъ, а также арестантовъ. Въ 1871 г. Товариществомъ Колчинъ и Игнатовъ учреждена первая на р.р. Оби и Иртышѣ срочная линія между Тюменью и Томскомъ, поддерживавшаяся буксиро - пассажирскими пароходами одинъ разъ въ недѣлю.

Въ 1875 г. И. С. Колчинъ скончался; по духовному завѣщанію все имущество оставлено его родственнику Устину Саввичу Курбатову и фирма переименована въ Товарищество Курбатовъ и Игнатовъ.

При У. С. Курбатовѣ въ 1880 г. открыта срочная линія Тюмень-Семипалатинскъ. У. С. Курбатовъ скончался 25 іюля 1885 г. Ему наслѣдовала его племянница О. П. Карпова, при которой предпріятіе и преобразовалось въ Акц. О-во, посредствомъ слiянія вышеупомянутыхъ 4-хъ пароходныхъ фирмъ.

Главнѣйшею причиною этого слiянія послужило проведеніе Сибирской ж. д., вызвавшее кризисъ въ пароходномъ дѣлѣ. Кромѣ того предыдущій опытъ ясно показывалъ всю невыгодность работы на линіяхъ такого огромнаго протяженія, какъ рѣки, входящія въ составъ Обскаго бассейна, для мелкихъ пароходныхъ предпріятій, такъ какъ каждому изъ нихъ приходилось заводить отдѣльныя пристани, отдѣльныхъ агентовъ, свои склады для дровъ и проч. Подобными же причинами, вѣроятно, было вызвано послѣдовавшее въ 1912 присоединеніе къ товариществу Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли двухъ другихъ крупнѣйшихъ Сибирскихъ пароходныхъ предпріятій: торговаго дома И. Н. Корнилова Н-ки и Русско-Китайскаго Акц. О-ва Пароходства и Торговли.

Торговый домъ И. Н. Корнилова Н-ки основанъ въ 1864 г. Иваномъ Николаевичемъ Корниловымъ. До 1872 г. фирма занималась лишь торговыми и промышленными операціями, производила торговлю зерновыми хлѣбами, рыбой, солью и крупчаткой, занималась скупкой пушнины изъ первыхъ рукъ, которая продавалась на Ирбитской ярмаркѣ; имѣла свои рыбные промыслы въ низовьяхъ р. Оби. Съ проведеніемъ ж. д. въ Тюмень фирма одна изъ первыхъ начала производить торговлю сибирскимъ хлѣбомъ въ Уральскій районъ и въ Россію.

Въ 1872 г. основано буксирное, а нѣкоторое время спустя и пассажирское пароходство. Съ присоединеніемъ предпріятія въ 1912 г. къ Товариществу Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли рыбные промыслы и торговля пушниной остались въ рукахъ Торговаго Дома, а остальныя операціи, т. е. пароходство и торговля другими вышеперечисленными продуктами перешла къ Товариществу.

Русско-Китайское Акц. О-во Пароходства и Торговли подъ этой фирмой функціонировало лишь съ 1 Іюля 1910 года, до этого же времени операціи производились подъ фирмою Верхне-Иртышское Товарищество Пароходства и Торговли. Послѣднее основано въ 1900 г. двумя Семипалатинскими коммерсантами П. Ф. Плещеевымъ и П. І. Березницкимъ, образовавшими Товарищество на вѣрѣ съ капиталомъ въ 60.000 руб.

Въ 1900 г. былъ пріобрѣтенъ первый буксирный пароходъ Св. Ключъ въ 160 инд. силъ, который первое время работалъ на р. Оби и Иртышѣ, ниже г. Семипалатинска. Вслѣдъ затѣмъ иниціаторъ пароходства П. Ф. Плещеевъ, руководствуясь изслѣдованіями экспедиціи инж. пут. сообщ. бар. Аминова, открывшей возможность судоходства вверхъ по Иртышу, оз. Зайсану и далѣе по Черному Иртышу въ предѣлы Китая, рѣшилъ положить начало судоходству вверхъ по Иртышу отъ Семипалатинска. Съ этой цѣлью онъ лично въ Апрѣлѣ 1902 года отправился на пароходѣ „Св. Ключъ“ по р. Иртышу до озера Норъ-Зайсанъ и черезъ двѣ недѣли прибылъ на Тополевый мысъ, близъ г. Зайсана, гдѣ, сбывъ взятые съ собой товары—хлѣбъ, спиртъ, соль, вернулся обратно съ грузомъ уже мѣстныхъ жировыхъ товаровъ. Этотъ фактъ наглядно показалъ, что мысль использовать верховье Иртыша и оз. Зайсана, какъ путь сообщенія, вполнѣ осуществима. Важность же этого сообщенія громадна прежде всего потому, что Черный Иртышъ представляетъ собою удобный путь внутрь Китая, что чрезвычайно важно для нашей внѣшней торговли; далѣе Семипалатинская и Семирѣченская области представляютъ собой богатый плодородный край, поставляющій на рынокъ массу пшеницы, овса и другихъ злаковъ и кромѣ того богаты соляными озерами.

Затѣмъ въ послѣдніе годы въ край двинулась волна переселенцевъ, заполняя и вызывая его къ жизни; кочевники киргизы также нуждаются въ наиболѣе удобныхъ способахъ сбыта своего скота на рынокъ.

Идя на встрѣчу нуждамъ края для подъема его экономической жизни и учтя возможность судоходства въ верховьяхъ Иртыша, Товарищество въ 1903 г. пріобрѣло второй буксирный пароходъ „Алкабекъ“ и арендовало пароходъ „Три Святителя“, а въ 1904 г. пріобрѣло два пассажирскихъ двухъ-этажныхъ парохода американскаго типа и открыло линію—Тополевъ мысъ—Семипалатинскъ. Въ томъ же направленіи Товарищество продолжало работать и послѣднее время, стремясь увеличить и качественно и количественно свой флотъ. Не смотря на такія непреодолимыя препятствія, какъ повторяющееся ежегодно за послѣднее время мелководіе, грузооборотъ пароходства постепенно увеличивался и за 1908 г. превосходилъ въ 10 слишкомъ разъ грузооборотъ 1902 года. Такое увеличеніе грузооборота вынудило учредителей Товарищества, въ видахъ расширенія дѣла, преобразовать его въ Акціонерное Общество съ основнымъ капиталомъ въ 400 тыс. рублей. А такъ какъ и задачи и цѣли Акціонернаго Общества обусловливались въ принципѣ товарообмѣномъ и торговлей съ Китаемъ, самое предпріятіе рѣшено было именовать Русско-Китайскимъ.

Съ увеличеніемъ своихъ перевозныхъ средствъ пароходство открывало все новыя и новыя линіи, такъ въ 1909 г. установлены правильные рейсы по р.р. Турѣ, Тоболу и Иртышу, а въ 1910 г. и по р. Оби.

